ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

4475 Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского 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 морского транспорта (далее — технический регламент).

Технический регламент вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня официального опубликования настоящего постановления.

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 и осуществления оценки соответствия продукции требованиям технического регламента.

Председатель Правительства Российской Федерации В. ПУТИН

Москва
12 августа 2010 г. № 620

УТВЕРЖДЕН
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 12 августа 2010 г. № 620

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
о безопасности объектов морского транспорта

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящий технический регламент устанавливает обязательные для соблюдения минимальные требования безопасности объектов морского транспорта, направленные на достижение целей, предусмотренных настоящим техническим регламентом.

2. Настоящий технический регламент распространяется на объекты технического регулирования и связанные с требованиями к объектам технического регулирования процессы проектирования (включая изыскания для строительства), строительства, эксплуатации (включая вывод из эксплуатации и ремонт) и утилизации объектов технического регулирования.

3. Настоящий технический регламент не распространяется:

а) на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в государственной собственности или эксплуатируемые и используемые только для государственной службы, и связанную с указанными кораблями (судами) специальную инфраструктуру;

б) на стационарные или плавучие платформы либо морские подвижные буровые установки, осуществляющие разведку и разработку минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;

в) на прогулочные суда, используемые в целях мореплавания;

г) на оборудование, снабженное взрывчатыми веществами и пиропатронами;

д) на процессы проектирования, строительства, эксплуатации и утилизации, связанные с указанными в настоящем пункте кораблями (судами) и оборудованием.

4. 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, охраны окружающей среды, жизни и здоровья животных и растений, предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей объ-

gost.e-ecolog.ru

ектов технического регулирования, от опасностей, источником которых может стать деятельность морского транспорта и связанная с ним инфраструктура.

5. К объектам технического регулирования относятся:

а) объекты морского транспорта, выпущенные в обращение на территории Российской Федерации, включающие:

морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река — море) плавания во время их плавания по морским путям и внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, предусмотренные приложением № 1;

материалы, изделия и оборудование для судов, предусмотренные приложением № 1 к настоящему техническому регламенту;

б) процессы эксплуатации (включая вывод из эксплуатации и ремонт) и утилизации, связанные с требованиями к объектам морского транспорта;

в) объекты инфраструктуры морского транспорта, включающие причалы и рейдовые перегрузочные комплексы;

г) процессы проектирования (включая изыскания для строительства), строительства, эксплуатации (включая вывод из эксплуатации и ремонт) и утилизации, связанные с требованиями к объектам инфраструктуры морского транспорта.

6. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта и инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить энергоэффективность этих объектов.

7. К объектам технического регулирования не применяются требования других технических регламентов, действие которых распространяется на аналогичные объекты, если настоящим техническим регламентом не предусмотрено иное.

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

а) «грузовое судно» — любое судно, не являющееся пассажирским;

б) «живучесть судна» — способность судна при получении повреждений сохранять свои эксплуатационные и мореходные качества;

в) «изделие для судна» — изделие промышленного производства, применяемое как составная часть судна;

г) «комбинированное судно» — судно, предназначенное для перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, а также насыпных грузов;

д) «компания» — собственник судна или любая другая организация либо лицо, являющиеся управляющим или фрахтователем по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые при этом согласились принять на себя обязанности и ответственность в соответствии с главой IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее — Конвенция от 1974 года);

е) «материал для судна» — материал, применяемый для изготовления элементов конструкций судна;

ж) «машинное помещение категории «А» — помещение и ведущие в них шахты, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные механизмы, или двигатели внутреннего сгорания, используемые как неглавные механизмы, если суммарная мощность таких двигателей составляет не менее 375 киловатт, или любой котел, работающий на жидком топливе, или установка жидкого топлива;

з) «международный рейс» — рейс из государства, под флагом которого плавает судно, до порта за пределами этого государства или от порта иностранного государства до порта государства, под флагом которого плавает судно;

и) «навигационно-гидрографическое обеспечение торгового мореплавания» — комплекс мероприятий, проводимых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в целях обеспечения требуемых уровней безопасности мореплавания путем создания и поддержания во внутренних морских водах, территориальном море, исключительной экономической зоне и континентальном шельфе Российской Федерации благоприятной в навигационно-гидрографическом отношении обстановки;

к) «наливное судно» — судно, предназначенное для перевозки жидких грузов наливом;

л) «непотопляемость судна» — способность судна после затопления одного или нескольких отсеков оставаться на плаву и сохранять остойчивость;

м) «нефтеналивное судно» — судно, предназначенное для перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов;

н) «опасность» — источник или ситуация, представляющие потенциальную угрозу здоровью и жизни людей, судну, грузу или другому имуществу и окружающей среде;

о) «пассажирское судно» — судно, предназначенное для перевозки и перевозящее более 12 пассажиров;

п) «причальное сооружение» — устройство или гидротехническое сооружение для швартовки судов;

р) «проводка судна» — обеспечение безопасности плавания судна специальными службами;

с) «рейдовый перегрузочный комплекс» — совокупность элементов, устройств и оборудования, расположенных на акватории порта и предназначенных для перегрузки грузов на плаву;

т) «средства навигационного оборудования» — специальные сооружения, конструкции или устройства, предназначенные для ориентирования или определения места судна, а также для ограждения навигационных опасностей, обозначения морских каналов, фарватеров и других рекомендованных или установленных путей движения судов, морских коридоров и систем разделения движения в территориальном море;

у) «стоечное судно» — несамоходное плавучее сооружение с корпусом понтонного или судового образования, эксплуатирующееся у берега;

ф) «строитель судна» — юридическое лицо, которое располагает специальным строительно-монтажным оборудованием, оснасткой и специально подготовленным персоналом, строит, модернизирует, обновляет или ремонтирует судно, 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;

х) «судно обеспечения» — судно, предназначенное для перевозки грузов на морские плавучие и стационарные установки различного назначения;

ц) «судно ограниченного района плавания» — судно, которому район плавания в море ограничен высотой волны, удалением от места убежища и расстоянием между местами убежища, что обусловлено его остойчивостью и прочностью;

ч) «судно специального назначения» — самоходное судно с механическим двигателем, которое в силу своего назначения имеет на борту специальный персонал более 12 человек, включая пассажиров;

ш) «сухогрузное судно» — судно, предназначенное для перевозки различных грузов, кроме жидких грузов наливом;

щ) «терминал» — специализированный район в порту, оборудованный для грузовых операций, включающий ряд причалов и прилегающую к ним территорию с сооружениями и устройствами для обработки различных грузов;

ы) «эксплуатирующая организация» — юридическое или физическое лицо, осуществляющие эксплуатацию материального объекта технического регулирования и несущие ответственность за безопасность его эксплуатации в соответствии с законодательством Российской Федерации и выполнение обязанностей, возлагаемых на такое лицо настоящим техническим регламентом.

9. В целях предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей объектов морского транспорта и услуг морского транспорта от опасностей, источником которых могут стать объекты морского транспорта, для приобретателей необходимо указывать на маркировке и в сопроводительной технической документации объектов морского транспорта информацию о технических характеристиках этих объектов. Информация выполняется поставщиком (изготовителем) объектов морского транспорта и должна быть однозначно понимаемая, полная и достоверная.

10. Технические характеристики и показатели объектов морского транспорта, указанные на маркировке, обязаны соответствовать заявленным техническим характеристикам и показателям указанных объектов, приведенным в сопроводительной технической документации изготовителя.

11. В сопроводительной технической документации изготовителя содержатся:

а) сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя;

б) значения основных параметров и характеристик;

в) правила эксплуатации в течение установленного срока службы;

г) сведения выполнения регламентных и ремонтных работ;

д) сведения об утилизации.

12. Объекты морского транспорта и объекты инфраструктуры морского транспорта должны удовлетворять требованиям безопасности в течение всего периода их эксплуатации при условии выполнения приобретателем этих объектов требований, установленных технической документацией.

13. На каждом из объектов морского транспорта, предусмотренных абзацем вторым подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, строителем устанавливается и прочно закрепляется маркировочная табличка, которая содержит следующую информацию:

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

б) серийный (строительный) номер судна;

в) год постройки судна.

14. На объекты морского транспорта, предусмотренные абзацем третьим подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, в доступных для обозрения местах наносится необходимая маркировка, включающая знаки (пиктограммы), предупреждающие надписи и содержащая применимые для маркируемого объекта морского транспорта следующие сведения:

а) наименование объекта морского транспорта;

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) сведения, относящиеся к регулировке рабочих органов и устройств защиты;

р) способ утилизации;

с) места строповки;

т) информация об оценке соответствия объекта морского транспорта требованиям настоящего технического регламента;

у) периодичность проверки;

ф) иные сведения, которые могут характеризовать указанный объект морского транспорта.

15. В случаях, предусмотренных Конвенцией от 1974 года и Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) (далее — Конвенция от 1973 года), судно, материалы и изделия для судна, предусмотренные абзацами вторым и третьим подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, маркируются в соответствии с требованиями этих конвенций.

16. Информация, предусмотренная пунктами 13 и 14 настоящего технического регламента, нанесенная непосредственно на объект морского транспорта, должна быть читаемой в течение установленного срока службы.

17. Маркировка объектов морского транспорта должна быть однозначно понимаема.

18. Предупреждающие надписи наносятся на русском языке, если иное не требуется в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

19. Маркировка объектов инфраструктуры морского транспорта не требуется.

20. Объекты технического регулирования, соответствие которых подтверждено требованиями настоящего технического регламента, маркируются знаком обращения на рынке в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

II. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

21. Объекты морского транспорта должны соответствовать требованиям Конвенции от 1974 года, Конвенции от 1973 года, законодательства Российской Федерации в области торгового мореплавания, охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, водного законодательства Российской Федерации и настоящего технического регламента.

22. Средства измерений, испытаний и контроля, используемые в целях обеспечения безопасности объектов морского транспорта, должны быть утвержденных типов и поверены, а методики измерений — аттестованы в соответствии со статьей 5 Федерального закона «Об обеспечении единства измерений».

23. Требования настоящего технического регламента должны обеспечить биологическую безопасность, взрывобезопасность, механическую, пожарную, термическую, химическую и электрическую безопасность, электромагнитную совместимость, экологическую и гидрометеорологическую безопасность объектов технического регулирования, а также их единство измерений.

24. Биологическая безопасность объектов морского транспорта должна обеспечиваться выполнением их проектировщиками, строителями и изготовителями требований Конвенции от 1974 года, Конвенции от 1973 года, соблюдением нормативов, предусмотренных статьями 21—23 Федерального закона «Об охране окружающей среды» и статьями 11, 12, 14, 16, 19, 24 Федерального закона «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения».

25. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований к их взрывобезопасности, предусмотренных пунктами 26—38 настоящего технического регламента.

26. Для обеспечения взрывобезопасности объектов морского транспорта необходимо исключить прорыв отработанных газов, искр и пламени, контакт горячих частей с горючими и взрывоопасными веществами, которые могут явиться причиной взрыва.

27. К установке на взрывоопасные объекты морского транспорта допускаются изделия во взрывозащищенном исполнении с учетом характеристики взрывоопасности газов или смесей газов.

28. На нефтеналивном и нефтесборном судне, судне обеспечения, судне, приспособленном для перевозки взрыво- и пожароопасных грузов, и судне, обслуживающем или буксирующем указанные суда, дымоходы котлов, газовыпускных труб главных и вспомогательных двигателей и инсинераторов оборудуются искрогасителями или искроуловителями.

29. На судне, перевозящем взрывоопасные грузы, необходимо предусматривать применение во взрывоопасных помещениях и пространствах изделий взрывозащищенного исполнения, предназначенных для работы со взрывоопасными смесями 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.

30. Специальные требования по взрывобезопасности при перевозке опасных грузов устанавливаются Конвенцией от 1974 года.

31. Все металлические тросы, проходящие на судах над трюмами или танками, в которых перевозятся взрывоопасные вещества, должны быть заземлены на корпус.

32. На судне, перевозящем взрывоопасные грузы наливом, вместе с требованиями, предусмотренными пунктами 27—29 и 31 настоящего технического регламента, необходимо выполнение следующих требований:

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

б) необходимо предусматривать возможность отключения насосов и компрессоров в помещениях, находящихся в грузовом пространстве, и в местах за пределами помещений, находящихся в грузовом пространстве;

в) освещение, установленное в грузовой зоне, должно быть во взрывозащищенном исполнении. Переносные осветительные приборы должны быть низковольтными, с потребляемым напряжением не выше 12 вольт и во взрывозащищенном исполнении;

г) во взрывоопасных зонах и помещениях запрещается размещать якорные, швартовные, шлюпочные, буксирные, сцепные устройства и их элементы, а также применять рабочий инструмент, приборы, аппаратуру, переносные детали и соединения трубопроводов, которые при нормальной эксплуатации могут вызвать искрообразование;

д) закрытия грузовых трюмов на верхней палубе судна, приспособленного для перевозки взрывоопасных грузов, должны быть стальными, закрытия грузовых трюмов верхних и нижних палуб судна, приспособленного для перевозки взрывоопасных грузов, должны иметь привод, обеспечивающий плавное и безударное движение крышек и всех деталей люковых закрытий, конструкция привода и его деталей должна быть такой, чтобы при выходе их из строя исключалась возможность падения крышек в процессе их открывания и закрывания и обеспечивалось надежное закрепление крышек в открытом положении, а также должны быть предусмотрены меры, предотвращающие попадание в грузовые трюмы рабочей жидкости привода люковых закрытий;

е) для швартовки судна следует применять мягкие кранцы и канаты, исключающие искрообразование;

ж) на нефтеналивном судне, перевозящем легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки 61 градус Цельсия и ниже, операции со стальными тросами разрешаются только на палубах надстроек, не являющихся верхом грузовых наливных трюмов;

з) для предотвращения искрообразования при использовании грузоподъемных устройств, расположенных на палубах нефтеналивного и нефтесборного судна, химовоза и газовоза, такие детали, как гаки, скобы, вертлюги и цепи, должны быть выполнены в искробезопасном исполнении;

и) на палубах, являющихся верхом танков для перевозки или хранения наливом легковоспламеняющихся жидкостей с температурой вспышки 61 градус Цельсия и ниже, кнехты, используемые при проведении швартовных и буксирных операций, должны устанавливаться на фундаменты, конструкция которых обеспечивает свободную циркуляцию воздуха под кнехтами;

к) для отвода статического электричества судно должно быть оборудовано устройствами антистатического заземления.

33. Химические источники тока на судне должны быть защищены от попадания воды, а места их установки обеспечены вытяжной вентиляцией.

34. В помещениях, в которых вероятно скопление взрывоопасных газов или смесей или которые предназначены для хранения легковоспламеняющихся продуктов, изделия должны быть взрывозащищенными.

35. На ящике хранения пиротехнических средств наносится пометка «Пиротехнические средства. Запрещается пользоваться открытым огнем».

36. Во избежание опасности возникновения взрыва и пожара на судне запрещается использование пиротехнических средств не по назначению, с просроченным сроком хранения, с деформированными поверхностями, без специального пускового устройства, а также при отсутствии инструкции по безопасному применению.

37. Персонал компании не должен допускать резкого сотрясения пиротехнических средств, бросания и ударов по ним во избежание приведения их в действие, представляющее опасность для лиц, находящихся вблизи мест хранения пиротехнических средств.

38. Запрещается курение и применение огня в непосредственной близости от пиротехнических средств во время их применения.

39. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований к их механической безопасности, предусмотренных пунктами 40—52 настоящего технического регламента.

40. Необходимо исключить опасность объектов морского транспорта, исходящую от элементов конструкции, изделий, инструмента и приспособлений.

41. Корпус и элементы конструкции объектов морского транспорта должны обладать прочностью и устойчивостью, позволяющими выдерживать нагрузки, которым они подвергаются в условиях эксплуатации.

42. Нагрузки на конструкции корпуса и элементы корпуса объектов морского транспорта должны учитывать динамическое и статическое воздействие ветра, взволнованной водной поверхности, давление и инерционные нагрузки, исходящие от груза и изделий, ледовые нагрузки и влияние вибрации и тряски.

43. Конструкция помещений для людей, средств доступа в эти помещения и их расположение по отношению друг к другу должны обеспечивать безопасность, защиту от непогоды и проникновения воды, а также изоляцию от жары или холода, шума или испарений из других мест этих помещений и средств доступа в них.

44. Во всех местах постоянного и временного пребывания людей, а также в местах прохождения людей должны быть предусмотрены меры по предотвращению скольжения, падения с высоты и за борт.

45. Конструкция всех проемов и отверстий на палубах, бортах, переборках, фальшборте и в других местах судна должна предусматривать защиту, исключающую возможность падения в них или травмирования людей в процессе эксплуатации судна.

46. Все движущиеся и вращающиеся части механизмов и оборудования судна, а также отверстия в этом оборудовании, через которые в процессе эксплуатации могут выделяться пламя, горячие газы, пыль и лучистая теплота, должны быть ограждены. Ограждения не должны препятствовать нормальной эксплуатации оборудования.

47. Проемы палубы и рабочие места, расположенные на высоте от 500 миллиметров и выше (площадки управления, наблюдения и другие места), должны иметь закрепленные леерные ограждения.

48. Конструкция кильблоков и крепление шлюпок по-походному должны предусматривать возможность отдачи их без выхода людей на сторону моря.

49. Механизм подъема шлюпок необходимо оборудовать самотормозящимися приспособлениями, надежно фиксирующими шлюпку при прекращении подъема и спуска.

50. На судовой моторной шлюпке линия вала должна быть закрыта кожухом по всей длине от двигателя до дейдвудного подшипника.

51. Секции люковых закрытий в поднятом положении должны с обоих бортов крепиться так, чтобы исключалась возможность самопроизвольного открывания запорных устройств от случайных толчков, вибраций, задевания крюком или грузом.

52. Для крепления откидных крышек люков в открытом положении необходимо предусматривать самофиксирующиеся стопоры, а также исключить возможность самопроизвольной отдачи стопоров под влиянием вибрации и случайных нагрузок.

53. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований к их пожарной безопасности, предусмотренных пунктами 54—66 настоящего технического регламента.

54. На каждом объекте морского транспорта с целью обеспечения безопасности людей при пожаре и защиты имущества от воздействия опасных факторов пожара необходимо предусмотреть систему обеспечения пожарной безопасности, которая должна выполнять следующие задачи:

а) исключать возникновение пожара;

б) обеспечивать пожарную безопасность людей;

в) обеспечивать пожарную безопасность материальных ценностей;

г) обеспечивать пожарную безопасность людей и материальных ценностей одновременно.

55. Все средства измерений, установленные на системах пожаротушения и пожарной сигнализации, а также используемые для контроля за состоянием воздушной среды, должны быть поверены или откалиброваны. Извещатели должны иметь сертификат пожарной безопасности.

56. Все предметы противопожарного снабжения, в частности переносные средства противопожарной техники, аппараты, инвентарь и расходные материалы, необходимо хранить на защищаемых от пожара и внешней среды объектах в состоянии постоянной готовности и обеспечить свободный доступ к переносным средствам и удобство их использования по назначению.

57. Для обеспечения пожарной безопасности судна, профилактики возникновения пожароопасных ситуаций и ликвидации их последствий необходимо обеспечить:

а) разделение пассажирского судна на главные вертикальные и горизонтальные зоны конструктивными элементами с тепловой изоляцией и без нее;

б) отделение жилых помещений от других помещений судна конструктивными элементами с тепловой изоляцией и без нее;

в) ограничение применения горючих материалов;

г) обнаружение любого пожара в зоне его возникновения;

д) ограничение распространения и тушение любого пожара в месте его возникновения;

е) защита путей эвакуации и доступов для борьбы с пожаром;

ж) готовность средств пожаротушения к быстрому применению;

з) сведение к минимуму возможности воспламенения паров легковоспламеняющихся грузов.

58. Противопожарная защита пассажирского судна и грузового судна валовой вместимостью более 500, совершающих международные рейсы, помимо требований, установленных пунктами 60—66 настоящей статьи, должна отвечать требованиям, установленным Конвенцией от 1974 года.

59. Специальные требования пожарной безопасности при перевозке опасных грузов устанавливаются Конвенцией от 1974 года.

60. Для предупреждения частичного или полного разрушения конструкции судна вследствие снижения прочности под воздействием тепла материалы, используемые в конструкции судна, должны обеспечивать соблюдение условия, при котором конструктивная огнестойкость судна не ухудшается из-за пожара. Для обеспечения конструктивной огнестойкости судна необходимо выполнять следующие требования:

а) корпус, надстройка, конструктивные переборки, палубы и рубки должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, в частности любого негорючего материала, который сам по себе или благодаря покрывающей его изоляции обладает в конце огневого воздействия при стандартном испытании на огнестойкость конструктивными свойствами и огнестойкостью, равноценными стали;

б) верхние перекрытия и шахты машинных помещений категории «А» должны быть изготовлены из стали и изолированы;

в) листы настила обычных проходов в машинных помещениях категории «А» должны быть изготовлены из стали;

г) материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны применяться для наружных шпигатов, санитарных и других отливных патрубков, расположенных около ватерлинии и в местах, в которых разрушение материала в случае пожара создало бы опасность затопления;

д) изоляционные материалы должны быть негорючими, за исключением их использования в грузовых помещениях, почтовых и багажных кладовых и холодильных кладовых служебных помещениях. Антиконденсатные материалы и клеи, а также изоляция арматуры трубопроводов систем воздушного кондиционирования, холодильного агента и холодоносителя могут быть горючими, но при этом их количество должно быть сведено к минимуму, а их открытые поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени. На вновь строящихся судах изоляционные материалы не должны содержать асбест;

е) в помещениях, в которых могут присутствовать нефтепродукты, поверхность изоляции должна быть непроницаемой для их паров;

ж) должны быть предприняты конструктивные меры для предотвращения попадания на горячие поверхности любых нефтепродуктов под давлением из насосов, фильтров или подогревателей;

з) на пассажирском судне все зашивки и обрешетник, предотвращающие тягу заделки и подволоки, должны быть из негорючих материалов, за исключением грузовых помещений, почтовых и багажных отделений, саун, холодильных кладовых служебных помещений. Неполные переборки и палубы, применяемые для разделения помещений по практическим или эстетическим соображениям, также должны быть из негорючих материалов;

и) на грузовом судне все зашивки и подволоки, предотвращающие тягу заделки, и относящийся к ним обрешетник в жилых и служебных помещениях и постах управления должны быть выполнены из негорючих материалов;

к) внутренние разделительные переборки в районе жилых и служебных помещений и постов управления должны быть выполнены из негорючих материалов;

л) если через противопожарные перекрытия имеются проходы для электрических кабелей, труб, шахт, каналов и другие отверстия, должны быть приняты меры, обеспечивающие сохранение огнестойкости перекрытия;

м) отверстия, за исключением люков между грузовыми помещениями, кладовыми и багажными отделениями, а также между такими помещениями и открытыми палубами, необходимо снабдить постоянно установленными средствами закрытия, которые должны быть такой же огнестойкости, как и перекрытия, в которых они установлены;

н) огнестойкость дверей должна быть равноценной огнестойкости перекрытия, в которых они установлены. Двери, установленные в переборках, ограничивающих машинные помещения категории «А», должны быть газонепроницаемыми и самозакрывающимися;

о) количество световых люков, дверей, вентиляторов, отверстий в дымовых трубах, обеспечивающих вытяжную вентиляцию, и других отверстий в машинных помещениях категории «А» должно быть сведено до минимума, соответствующего потребностям вентиляции, а также требованиям к надлежащей и безопасной работе судна. Световые люки должны быть из стали и не должны иметь стеклянных панелей;

п) негорючие переборки, подволоки и зашивки, установленные в жилых и служебных помещениях, могут облицовываться горючими материалами, которые должны иметь теплотворную способность не выше 45 мега джоулей на 1 кв. метр поверхности с учетом толщины применяемой облицовки;

р) масса горючих материалов, применяемых для изготовления внутренних переборок, обрешетников, зашивки, декоративной отделки, мебели и прочего оборудования жилых и служебных помещений (кроме саун и охлаждаемых кладовых помещений) и постов управления согласно подпунктам «а» и «з» настоящего пункта технического регламента, не должна превышать 45 килограммов на 1 кв. метр площади палубы каждого помещения;

с) в жилых и служебных помещениях, за исключением сауны, и постах управления открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов и подволоки, а также поверхности и настилы в скрытых и недоступных местах должны иметь характеристики медленного распространения пламени по поверхности;

т) краски, лаки и другие отделочные материалы, применяемые на открытых поверхностях внутри помещений, не должны выделять дыма и токсичных продуктов при повышенных температурах;

у) первичные палубные покрытия в жилых и служебных помещениях и постах управления должны быть из материала, который не представляет опасности в отношении выделения дыма, токсичных или взрывоопасных продуктов при повышенных температурах.

61. На судне, перевозящем нефть и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градуса Цельсия, необходимо выполнять следующие требования:

а) грузовые насосные отделения, грузовые танки, сливные цистерны и коффердамы должны быть расположены в направлении носовой части судна от машинных помещений, грузовые танки и сливные цистерны должны быть изолированы от машинных помещений коффердамами, грузовыми насосными отделениями, топливными или балластными цистернами;

б) главный пост управления грузовыми операциями, посты управления, жилые и служебные помещения, за исключением изолированных кладовых грузового инвентаря, должны располагаться в направлении кормовой части судна от грузовых танков, сливных цистерн и помещений, которые отделяют грузовые танки или сливные цистерны от машинных помещений, но не обязательно в корму от топливных и балластных цистерн, а также должны размещаться таким образом, чтобы повреждение палубы или переборки не приводило к проникновению газа или дыма из грузовых танков в жилые и служебные помещения, посты управления и главный пост управления грузовыми операциями;

в) должны быть предусмотрены средства для предотвращения попадания пролитого на палубу груза в районы жилых и служебных помещений за счет установки постоянного непрерывного комингса высотой не менее 300 миллиметров, простирающегося от борта до борта;

г) входные двери, воздухозаборники и отверстия, ведущие в жилые и служебные помещения, посты управления или машинные помещения, не должны быть обращены в сторону грузовой зоны и располагаться на поперечной переборке, не обращенной в сторону грузовой зоны, или на бортовой стороне надстройки или рубки на расстоянии, равном не менее 4 процентов длины судна, но не менее 3 метров от конца надстройки или рубки, обращенного в сторону грузовой зоны (нет необходимости, чтобы это расстояние превышало 5 метров), а также окна и иллюминаторы, обращенные в сторону грузовой зоны и расположенные на бортовых стенках надстроек и рубок в пределах указанных выше расстояний, должны быть глухого (неоткрывающегося) типа.

62. Для обеспечения быстрого и безопасного выхода при пожаре экипажа и пассажиров на палубу, где расположены места посадки в спасательные шлюпки и плоты, необходимо выполнять следующие требования:

а) необходимо предусматривать безопасные пути выхода наружу из постов управления, жилых и служебных помещений;

б) пути выхода наружу должны поддерживаться в безопасном состоянии, свободном от препятствий;

в) пути выхода наружу на пассажирском судне и судне специального назначения, имеющих на борту 200 и более человек специального персонала, должны быть оборудованы дополнительной маркировкой, предусмотренной подпунктом «о» настоящего пункта;

г) междупалубные проходы и трапы должны устраиваться так, чтобы обеспечить быстрый выход на открытую палубу из жилых помещений пассажиров и экипажа, а также из помещений, в которых обычно работает экипаж, за исключением машинных помещений;

д) лифты не должны рассматриваться как пути выхода наружу;

е) если помещение радиотелеграфной станции не имеет прямого доступа на открытую палубу, необходимо предусмотреть 2 пути выхода из него, одним из которых может быть иллюминатор или рубочное окно или другое признанное средство;

ж) из каждого водонепроницаемого отсека или другого подобным образом ограниченного помещения или группы помещений, расположенных ниже палубы переборок на пассажирском судне и судне специального назначения, должны быть предусмотрены 2 пути выхода, при этом один из путей должен быть независимым от водонепроницаемых дверей. В виде исключения допускается только один путь выхода из помещения экипажа, которое редко посещается, если требуемый путь выхода независим от водонепроницаемой двери;

з) на пассажирском судне и судне специального назначения из каждой главной вертикальной противопожарной зоны или ограниченного подобным образом помещения или группы помещений, расположенных выше палубы переборок, должны быть предусмотрены не менее 2 путей выхода, один из которых должен обеспечивать доступ к трапу, обеспечивающему вертикальный выход наружу;

и) один из требуемых путей выхода должен быть оборудован легкодоступным наклонным трапом;

к) трапы, обслуживающие одно помещение с балконом на пассажирском судне и судне специального назначения, не должны рассматриваться как одно из требуемых средств выхода наружу;

л) каждый уровень общественных помещений на пассажирском судне, включающих торговые центры, рестораны, агентства и другие подобные помещения, внутри которых имеется свободное пространство, которое простирается на 3 и более палуб, должен оборудоваться 2 путями выхода наружу, один из которых имеет прямой доступ к выгороженному наклонному трапу;

м) пути выхода из машинных помещений пассажирского судна и судна специального назначения должны отвечать следующим требованиям:

выход из машинных помещений, расположенных ниже палубы переборок, должен обеспечиваться 2 средствами, которые должны состоять либо из 2 отдельных трапов, разнесенных как можно дальше друг от друга, ведущих к дверям в верхней части помещения, из которого предусмотрен доступ к местам посадки в спасательные средства, при этом один из этих трапов должен быть наклонным трапом, либо из одного наклонного трапа, ведущего к двери в верхней части машинного помещения, из которого обеспечивается доступ к местам посадки в спасательные средства и открываемой с обеих сторон двери в нижней части машинного помещения, которая обеспечивает доступ к безопасному пути выхода наружу к местам посадки в спасательные средства;

выход наружу из машинных помещений, расположенных выше палубы переборок, должен обеспечиваться 2 разнесенными как можно дальше друг от друга трапами, ведущими к дверям, из которых обеспечивается доступ к местам посадки в спасательные средства;

в зависимости от ширины и расположения верхней части машинного помещения на пассажирском судне и судне специального назначения валовой вместимостью менее 1000 допускается только один путь выхода наружу;

в зависимости от типа и расположения помещения и количества обычно находящихся в нем людей на пассажирском судне и судне специального назначения валовой вместимостью 1000 и более допускается наличие только одного пути выхода наружу из любого машинного помещения, включая помещение вспомогательных механизмов с периодически безвахтенным обслуживанием, если дверь или наклонный трап обеспечивают безопасный доступ к местам посадки в спасательные средства, а также из помещения рулевого привода должен быть предусмотрен 2-й путь выхода, если это помещение оборудовано аварийным постом управления рулевым приводом и оно не имеет прямого выхода на открытую палубу;

из поста управления механизмами, расположенного в машинном помещении, должно быть предусмотрено 2 пути выхода наружу, одним из которых должен быть наклонный трап;

н) ширина проходов на путях выхода наружу на пассажирском судне и судне специального назначения должна быть не менее 800 миллиметров. Ширина проходов на путях выхода наружу грузового судна валовой вместимостью более 500 должна быть не менее 800 миллиметров, а грузового судна валовой вместимостью менее 500 — не менее 600 миллиметров;

о) пути выхода наружу, включая трапы и проходы, на пассажирском судне в дополнение к аварийному освещению должны обозначаться светящимися или фотолюминесцентными полосами-указателями, размещенными на высоте не более 300 миллиметров выше палубы на всем пути выхода, включая повороты и пересечения. На пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, и на судне специального назначения, имеющем на борту более 200 человек специального персонала, кроме указанного в настоящем подпункте, дополнительное обозначение средств выхода наружу должно применяться также к зонам жилых помещений экипажа;

п) на грузовом судне на всех уровнях жилых помещений должны обеспечиваться не менее 2 разнесенных путей выхода наружу из каждого ограниченного помещения или группы помещений. Ниже самой нижней открытой палубы главным средством выхода наружу должен быть наклонный трап, а 2-м средством может быть шахта с вертикальным трапом или наклонный трап. Выше самой нижней открытой палубы средствами выхода наружу должны быть трапы или двери, ведущие на открытую палубу, или их сочетание. Не допускается оборудовать пути выхода наружу коридорами с тупиком, если их длина превышает 7 метров;

р) в исключительных случаях допускается не предусматривать один из путей выхода наружу из редко посещаемых помещений экипажа, если требуемый путь выхода наружу независим от водонепроницаемых дверей;

с) пути выхода наружу из машинных помещений категории «А» на грузовом судне должны отвечать следующим требованиям:

из каждого машинного помещения категории «А» должно быть предусмотрено 2 пути выхода наружу, которые должны обеспечиваться средствами, состоящими либо из 2 трапов, разнесенных как можно дальше друг от друга, ведущих к дверям в верхней части машинного помещения, из которых предусмотрен доступ на открытую палубу (одним из этих трапов должен быть выгороженный трап), либо из одного трапа, ведущего к двери в верхней части машинного помещения, из которого обеспечивается доступ на открытую палубу, и из открываемой с 2 сторон двери в нижней части машинного помещения, которая обеспечивает доступ к безопасному пути выхода из нижней части машинного помещения на открытую палубу;

в зависимости от ширины и расположения помещения на грузовом судне валовой вместимостью менее 1000 допускается наличие только пути выхода из машинного помещения категории «А»;

из помещения рулевого привода должен быть предусмотрен 2-й путь выхода, если это помещение оборудовано аварийным постом управления рулевым приводом и не имеет прямого выхода на открытую палубу;

т) из машинных помещений, за исключением помещения категории «А», на грузовом судне необходимо предусмотреть 2 пути выхода наружу. Для редко посещаемых машинных помещений и машинных помещений, где максимальное расстояние до двери не превышает 5 метров, допускается один путь выхода.

63. На судне для предотвращения опасностей, связанных с применением жидкого топлива, должны быть приняты конструктивные меры по исключению попадания протечек топлива на возможные источники воспламенения при его приемке, обработке, хранении и использовании. Такие меры должны включать следующее:

а) на судне должно использоваться жидкое топливо с температурой вспышки выше 60 градусов Цельсия. Топливо с температурой вспышки меньше 60 градусов Цельсия, но не менее 43 градусов Цельсия может использоваться на судах, эксплуатация которых осуществляется в ограниченных районах с такими климатическими условиями, при которых температура в помещениях, где хранится и используется топливо, будет не менее чем на 10 градусов Цельсия ниже температуры вспышки топлива. При этом должны быть выполнены мероприятия, обеспечивающие контроль и поддержание этого температурного режима в указанных помещениях;

б) 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», одна из их вертикальных стенок должна примыкать к переборке машинного

помещения и иметь общую границу с цистернами двойного дна, а площадь поверхности стенки цистерны, общая с машинным помещением, должна быть минимальной. Если эти цистерны расположены внутри машинных помещений категории «А», в них не должно содержаться топлива с температурой вспышки паров ниже 60 градусов Цельсия;

в) необходимо избегать применения вкладных топливных цистерн основного запаса топлива. В случае обоснованного применения таких цистерн запрещается их размещение в машинных помещениях категории «А» пассажирского судна. Если допускается применение вкладных топливных цистерн, например, в качестве расходных, эти топливные цистерны устанавливаются на непроницаемом для топлива поддоне достаточного размера, имеющем надлежащую сточную трубу, выведенную в сточную цистерну требуемых размеров;

г) топливные трубопроводы, их соединения и арматура должны изготавливаться из стали или другого равноценного материала, однако там, где это необходимо, могут применяться гибкие шланги;

д) топливные трубопроводы не должны прокладываться над двигателями внутреннего сгорания, турбинами, котлами, их газовыпускными коллекторами, паропроводами (за исключением паропроводов для подогрева топлива) и другими источниками воспламенения;

е) на расходных и отстойных топливных цистернах должны устанавливаться переливные трубы, выведенные в переливные цистерны. Площадь поперечного сечения переливной трубы должна быть не менее площади поперечного сечения приемной трубы при ее заполнении ручным насосом. При заполнении цистерны насосом с приводом от источника энергии площадь поперечного сечения переливной трубы должна быть не менее 1,25 площади поперечного сечения приемной трубы;

ж) если топливные цистерны соединены между собой, то площадь поперечного сечения соединительных трубопроводов (перепускных клинкетов) должна быть не менее чем в 1,25 раза больше площади поперечного сечения наполнительных трубопроводов;

з) прием жидкого топлива на судно должен производиться через специально предназначенную для этого систему, обеспечивающую подачу топлива во все цистерны основного запаса;

и) цистерны, насосы, фильтры и другое оборудование в местах возможных протечек должны снабжаться поддонами. Сточные трубы от поддонов отводятся в сточные цистерны;

к) все топливные цистерны должны быть оборудованы устройствами замера уровня.

64. В целях предотвращения пожарной опасности, обусловленной контактом судовых конструкций с выпускными газами двигателей и котлов или со стенками газовыпускных трубопроводов, необходимо соблюдать следующие требования:

а) выпускные газы должны полностью выводиться за пределы судна. Вывод выпускных газов через бортовую обшивку судна выше грузовой ватерлинии запрещается, за исключением судна, находящегося в эксплуатации и спроектированного и построенного до вступления в силу настоящего технического регламента. Если выпускные газы выводятся через бортовую обшивку вблизи от грузовой ватерлинии или ниже ее, необходимо предусматривать устройства, предотвращающие возможность попадания забортной воды в двигатель;

б) должны быть приняты меры в целях избежания проникновения выпускных газов в те или иные отсеки;

в) 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 или другим лицам контактировать непосредственно с газовыпускными трубами;

г) 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 открытой атмосферой.

65. На судне для борьбы с пожаром должны быть установлены стационарные системы пожаротушения и пожарной сигнализации с учетом потенциального развития пожара в защищаемых помещениях, а также противопожарное снабжение по нормам, установленным законодательством Российской Федерации в области пожарной безопасности и уполномоченным в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации органом технического надзора и классификации судов (далее — орган классификации судов). С этой целью должно обеспечиваться соблюдение следующих условий:

а) на всех судах, за исключением судна с экипажем менее 3 человек, должна быть предусмотрена стационарная водопожарная система, включающая не менее 2 пожарных насосов, пожарные магистрали, краны и рукава. Количество и размещение кранов должно быть таким, чтобы 2 струи воды из разных кранов, одна из которых подается по цельному рукаву, доставали до любой части судна, обычно доступной для пассажиров и экипажа во время плавания, а также до любой части любого порожнего грузового помещения. На судне, перевозящем опасные грузы в упаковке и навалом, количество струй воды, которые достают до любой части порожних грузовых помещений, должно быть не менее 4. Пожарные краны должны располагаться у входов в защищаемые помещения;

б) машинные помещения категории «А» должны быть оборудованы одной из следующих стационарных систем пожаротушения:

газовая;

пена высокой кратности;

водораспыление;

аэрозольная;

в) на судне запрещается устанавливать установки пожаротушения, в которых используются хладоны марки 114В2 и 13В1, а также перфторуглероды;

г) на судне, перевозящем нефть и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градусов Цельсия, грузовые насосные отделения должны быть оборудованы одной из следующих стационарных систем пожаротушения:

газовая;

пена высокой кратности;

водораспыление;

аэрозольная с аэрозольными генераторами взрывобезопасного исполнения;

д) кладовые легковоспламеняющихся жидкостей площадью 4 кв. метра и более должны быть оборудованы одной из следующих стационарных систем пожаротушения:

углекислотное тушение;

порошковое тушение;

водораспыление;

аэрозольная с аэрозольными генераторами взрывобезопасного исполнения;

е) на судне валовой вместимостью 2000 и более и судне, перевозящем опасные грузы, грузовые помещения должны быть оборудованы стационарной системой углекислотного тушения или системой пожаротушения инертными газами;

ж) закрытые помещения для перевозки транспортных средств должны быть оборудованы стационарной газовой системой пожаротушения или стационарной системой тонкораспыленной воды (системой водораспыления);

з) на пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, жилые и служебные помещения, выгородки трапов и коридоры должны быть оборудованы автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара;

и) на пассажирском судне, перевозящем не более 36 пассажиров, жилые и служебные помещения должны быть оборудованы стационарной системой сигнализации обнаружения пожара, установленной и устроенной так, чтобы обеспечивать обнаружение пожара в таких помещениях, а также обеспечивать обнаружение дыма в коридорах, трапах и путях эвакуации в пределах жилых помещений;

к) грузовое судно валовой вместимостью более 500 должно быть оборудовано стационарной системой сигнализации обнаружения пожара, установленной и устроенной так, чтобы обеспечивать обнаружение пожара в коридорах, трапах и путях эвакуации в пределах жилых помещений;

л) машинные помещения категории «А» с периодически безвахтенным обслуживанием должны быть оборудованы стационарной системой сигнализации обнаружения пожара. Автоматические извещатели должны быть расположены таким образом, чтобы можно было быстро обнаружить возникновение пожара в любой части этих помещений при любых нормальных режимах работы механизмов и изменениях режима вентиляции, требуемых возможным диапазоном изменения температуры окружающей среды;

м) закрытые помещения для перевозки транспортных средств должны быть оборудованы стационарной системой сигнализации обнаружения пожара или системой дымообнаружения путем забора проб воздуха;

н) в коридорах каждой палубы жилых и служебных помещений, постов управления и помещений для перевозки транспортных средств должны устанавливаться ручные пожарные извещатели так, чтобы любая часть коридора находилась в 20 метрах и менее от ручного извещателя;

о) на судне должно быть предусмотрено не менее 2 комплектов снаряжения пожарного, а на судне, перевозящем нефть и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градуса Цельсия, — не менее 4 комплектов. Комплекты снаряжения пожарного должны состоять из комплекта личного снаряжения и автономного дыхательного аппарата. Личное снаряжение должно состоять из защитной одежды из материала, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов огнем и паром, обуви из материала, не проводящего электричество, жесткого шлема, обеспечивающего защиту от ударов, безопасной электрической лампы с периодом горения не менее 3 часов, а также топора с рукояткой, обеспечивающей изоляцию от высокого напряжения. Баллоны автономного дыхательного аппарата должны содержать не менее 1200 литров воздуха, или аппарат должен быть способным действовать в течение не менее 30 минут. Для каждого дыхательного аппарата должен быть предусмотрен огнестойкий предохранительный трос длиной не менее 30 метров. На снаряжение пожарного необходимо иметь сертификат пожарной безопасности;

п) на судне должны быть предусмотрены дыхательные аппараты для аварийной эвакуации (самоспасатели). Время работы аппаратов должно быть не менее 10 минут;

р) судовые помещения в зависимости от их назначения должны быть снабжены переносными и передвижными огнетушителями и другими предметами противопожарного снабжения по нормам, установленным законодательством Российской Федерации в области пожарной безопасности и органом классификации судов.

66. Для обеспечения готовности экипажа судна к борьбе с пожаром судовладелец обязан выполнять требования, установленные Конвенцией от 1974 года.

67. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований к их термической безопасности, предусмотренных пунктами 68—69 настоящего технического регламента.

68. Для обеспечения термической безопасности должны быть предусмотрены средства защиты экипажа от воздействия теплового (длинноволнового инфракрасного) излучения, источником которого являются нагретые поверхности судовых изделий, и меры по уменьшению риска нарушения общего и локального теплообмена человека.

69. Изготовитель и компания предусматривают 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 и иные устройства). На фланцевых соединениях трубопроводов, по которым транспортируются нагретые жидкости и газы, следует предусматривать съемную теплоизоляцию;

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

в) интенсивность теплового облучения персонала компании в районе рабочих мест должна соответствовать нормам, устанавливаемым в соответствии с техническим регламентом о безопасности машин и оборудования.

70. Химическая безопасность судна при перевозке опасных грузов в упаковке или навалом и химически опасных грузов наливом должна обеспечиваться проектировщиками, строителями и изготовителями в соответствии с требованиями Конвенции от 1974 года и Конвенции от 1973 года, водного законодательства Российской Федерации и законодательства Российской Федерации в области промышленной безопасности и охраны окружающей среды и атмосферного воздуха.

71. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований электрической безопасности, предусмотренных пунктами 72—88 настоящего технического регламента, предъявляемых к объектам морского транспорта.

72. Для обеспечения электрической безопасности объектов морского транспорта должен быть выполнен проект электрической установки и проведены ее испытания так, чтобы свести к минимуму риск возникновения пожара, поражения электрическим током и других несчастных случаев, связанных с применением электричества.

73. Электрическое оборудование должно обеспечивать стабильность всех свойств и характеристик, определяющих его безопасность, в течение всего срока службы при условии выполнения всех требований эксплуатации на это оборудование.

74. Конструкция электрического оборудования должна исключать возможность прямого контакта человека с опасными токоведущими частями этого оборудования. Токоведущие части должны размещаться внутри кожухов и оболочек, имеющих степень защиты судового электрического оборудования, предусмотренную приложением № 2, от прямого контакта не менее IP20.

75. Все электрические аппараты должны быть изготовлены и установлены так, 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.

76. 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, разрушающими электрическую изоляцию.

77. 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.

78. 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, жил заземления в кабеле или с использованием непосредственного электрического контакта между корпусом электрического оборудования и металлическим корпусом судна.

79. Заземление передвижного или переносного электрического оборудования должно выполняться с помощью специальной жилы в гибком питающем кабеле посредством контактного соединения в штепсельном устройстве.

80. Для нефтеналивного судна, судна газовоза и химовоза с целью исключения опасности взрыва перевозимого груза необходимо предусмотреть меры для снятия статического электричества.

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

82. Электрическое оборудование при нормальных условиях эксплуатации не должно нагреваться выше уровня, указанного в руководстве по эксплуатации, и становиться опасным для людей. Неметаллические материалы, применяемые в электрическом оборудовании, должны быть теплостойкими и огнестойкими в той мере, которая необходима для обеспечения работоспособности и термической и пожарной безопасности конструкции.

83. 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, если не требуется иное, должны быть с медными многопроволочными жилами, их изоляция и (или) оболочка должны быть водо- и маслостойкими и не распространяющими горение.

84. В многожильном кабеле не допускается применение одновременно малого напряжения и рабочих напряжений, превышающих малое.

85. Если кабели проходят через переборки или палубы, снижение механической прочности, герметичности и огнестойкости переборок и палуб в результате использования уплотнительных кабельных выводов не допускается.

86. Системы управления техническими средствами, работа которых при определенных обстоятельствах может угрожать безопасности людей, должны снабжаться отключающими устройствами безопасности, обеспечивающими надежное отключение питания электрического привода.

87. Цепи питания электрических двигателей рулевого устройства на судах, а также их цепи управления должны быть защищены только от коротких замыканий. Автоматические выключатели, защищающие электрические двигатели рулевого устройства от токов короткого замыкания, должны иметь установки на мгновенное выключение при токе не менее 300 процентов и не более 400 процентов номинального тока защищаемого электрического двигателя постоянного тока и более 125 процентов пускового тока защищаемого электрического двигателя переменного тока. Термические выключатели допускается заменить сигнализацией о перегрузке.

88. Степень защиты судового электрического оборудования в зависимости от места установки должна быть не ниже степени защиты согласно приложению № 2 к настоящему техническому регламенту.

89. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований к их электромагнитной совместимости, предусмотренных пунктами 90—91 настоящего технического регламента.

90. Электрическое и электронное оборудование, устанавливаемое на судне, в целях обеспечения его электромагнитной совместимости должно быть проверено на электромагнитную совместимость и размещено так, чтобы не создавать помех средствам навигации, связи и другому оборудованию, используемому по прямому предназначению.

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

92. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований к их экологической безопасности, предусмотренных пунктами 93—104 настоящего технического регламента.

93. Охрана окружающей среды от негативного воздействия на нее объектов морского транспорта должна обеспечиваться выполнением требований Конвенции от 1973 года, а также законодательства Российской Федерации об охране окружающей среды и атмосферного воздуха и настоящего технического регламента.

94. Для предотвращения загрязнения водной среды нефтесодержащими водами и нефтяными остатками с судна должна быть предусмотрена возможность сбора

и хранения на борту судна нефтесодержащих вод и нефтяных остатков, образующихся в результате эксплуатации судовых технических средств. Эти нефтесодержащие смеси должны храниться на судне в специальных сборных цистернах и сдаваться на специальное судно-сборщик или береговые приемные сооружения в предписанном районе плавания через сливные стандартные соединения. Если сдача нефтесодержащих вод и нефтяных остатков на специальное судно-сборщик или береговые приемные сооружения затруднена, на судне должно быть предусмотрено оборудование, одобренное Министерством транспорта Российской Федерации или уполномоченным им органом классификации судов, для очистки нефтесодержащих вод и нефтяных остатков, утилизации нефтяных остатков и контроля за содержанием нефти в сбросе, требования к которым установлены Конвенцией от 1973 года. Сдача нефтесодержащих вод и нефтяных остатков должна быть возможной с любого борта судна.

95. Конструкция судна в части двойного корпуса и двойного дна нефтеналивного судна, защиты насосных отделений и защиты топливных танков должна отвечать требованиям Конвенции от 1973 года.

96. На судне, предназначенном для перевозки нефти и выполнения технологических операций с нефтью и нефтепродуктами, а также на палубах в зонах грузовых операций необходимо предусмотреть устройства, обеспечивающие ограничение массы и последствий разлива нефти и нефтепродуктов, в том числе оградительные листы на грузовой палубе этих судов. Такое судно должно быть оснащено судовыми комплектами по борьбе с разливами нефти. Сброс за борт остатков груза, нефтепродуктов, моющих и отработанных растворов в ходе зачистных работ требуется предотвратить. Все обтирочные материалы, использованные при зачистке танков и отсеков такого судна, а также емкостей для нефтетоплива и смазки, должны быть вынесены на берег и уничтожены в местах, отведенных для этого.

97. Для предупреждения и ликвидации разливов нефти или нефтепродуктов с судна судоходная компания должна иметь план предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, а судно в соответствии с требованиями Конвенции от 1973 года — судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

98. Емкости сборных цистерн нефтесодержащих вод и нефтеостатков должны соответствовать требованиям Конвенции от 1973 года.

99. Для предотвращения загрязнения веществами, перевозимыми наливом, судно, перевозящее эти вещества, должно удовлетворять требованиям Конвенции от 1973 года. В целях предотвращения загрязнения веществами, перевозимыми в упаковке, судно, перевозящее эти вещества, должно удовлетворять требованиям Конвенции от 1973 года.

100. Для предотвращения загрязнения сточными водами судно должно удовлетворять требованиям Конвенции от 1973 года. Судовые установки по обработке сточных вод должны иметь конструкцию, одобренную Министерством транспорта Российской Федерации или уполномоченным им органом классификации судов. Судно должно быть оборудовано сборным танком сточных вод достаточной емкостью и средствами сброса сточных вод в приемные устройства через стандартные сливные соединения.

101. Для предупреждения сброса за борт неочищенных сточных и нефтесодержащих вод и нефтяных остатков запорная аппаратура на выпускных трубах, ведущих за борт, должна быть опломбирована. Сброс за борт измельченных и обеззараженных сточных вод, а также неизмельченных и необеззараженных сточных вод должен осуществляться в соответствии с требованиями Конвенции от 1973 года.

102. Судно для предотвращения загрязнения водного пространства мусором должно удовлетворять требованиям Конвенции от 1973 года.

103. Выбросы с судна окислов азота главными и вспомогательными двигателями выходной мощностью более 130 киловатт не должны превышать предельно допустимых значений, установленных Конвенцией от 1973 года и законодательством Российской Федерации об охране окружающей среды и атмосферного воздуха.

104. Судно для предотвращения загрязнения атмосферы должно удовлетворять требованию, предусмотренному пунктом 93 настоящего технического регламента, в том числе в части установления технических нормативов выбросов.

105. Транспортная безопасность судна должна обеспечиваться выполнением требований Конвенции от 1974 года и законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности.

106. Проектировщики, строители и изготовители объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований, обеспечивающих жизнь и здоровье людей, находящихся на судне, предусмотренных пунктами 107—129 настоящего технического регламента.

107. Каждое судно должно быть оснащено средствами радиосвязи, которые способны обеспечить:

а) передачу оповещений о бедствии в направлении «судно — берег», по крайней мере, двумя отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;

б) прием оповещений о бедствии в направлении «берег — судно»;

в) передачу и прием оповещений о бедствии в направлении «судно — судно»;

г) передачу и прием сообщений для координации поиска и спасания;

д) передачу и прием сообщений на месте бедствия;

е) передачу и прием информации по безопасности на море, включая прогнозы погоды, волнения моря и ледовой обстановки, навигационные рекомендации по безопасному плаванию судна, штормовые предупреждения и оповещения;

ж) радиообмен по согласованию взаимодействия при маневрировании судов и представления информации для функционирования системы управления движением судов;

з) передачу и прием радиосообщений общего назначения;

и) передачу и прием сообщений «мостик — мостик».

108. Установленные на судне средства радиосвязи и навигации должны отвечать требованиям Конвенции от 1974 года, законодательства Российской Федерации о связи и настоящего технического регламента.

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

109. Судовое навигационное оборудование и навигационное снабжение должны непрерывно обеспечивать судоводителя достоверной информацией о местоположении, курсе и скорости судна, а также информацией, позволяющей безопасно управлять движением судна в предписанных районах и условиях эксплуатации.

110. Средства связи и навигации, установленные на судне, должны быть размещены таким образом, чтобы к ним был обеспечен свободный доступ для эксплуатации и обслуживания, а их применение не создавало помех управлению судном и не представляло опасности для персонала. На судне, управляемом одним вахтенным, устройства, приборы и органы управления средствами связи и навигации должны быть размещены таким образом, чтобы управлять ими и получать необходимую информацию было возможно, не отвлекаясь от управления судном.

111. Средства связи, не предназначенные для приема и передачи информации, относящейся к безопасности мореплавания, охране человеческой жизни, окружающей среды и имущества физических и юридических лиц, необходимо размещать таким образом, чтобы их работа не создавала помех основному оборудованию, предназначенному для управления судном, а также препятствий и затруднений при управлении судном и не представляла опасности для людей.

112. Навигационное оборудование и снабжение судна должно предусматриваться с учетом его типа, предназначения, валовой вместимости и условий эксплуатации в зависимости от района плавания.

113. Каждое судно должно быть оснащено спасательными средствами, аварийным снабжением, комплектом запасных частей, инструментов и расходного материала для устранения повреждений в аварийных случаях.

114. Состав спасательных средств, их устройство, расположение и установка, а также необходимое спасательное снабжение на судне валовой вместимостью

500 и более, совершающем международные рейсы, должны соответствовать требованиям Конвенции от 1974 года. Состав спасательных средств, их устройство, расположение и установка, а также необходимое спасательное снабжение на судне, на которое действие Конвенции от 1973 года не распространяется, устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации или уполномоченным им органом классификации судов.

115. Необходимость оборудования судна аварийным снабжением в целях обеспечения его живучести должна определяться Министерством транспорта Российской Федерации или уполномоченным им органом классификации судов в зависимости от длины и типа судна и установленного района плавания.

116. Живучесть судна должна обеспечиваться:

а) проектным запасом плавучести и остойчивости при повреждении корпуса;

б) наличием средств осушения и пожаротушения в соответствии с требованиями настоящего технического регламента;

в) соблюдением требований пожарной безопасности в соответствии с требованиями настоящего технического регламента;

г) постоянным поддержанием судна, его устройств, технических средств, средств снабжения и спасательных средств в исправном состоянии, обеспечивающем безопасность судна, его мореходные качества и готовность к действию по борьбе за живучесть;

д) надежностью конструкции судна, его устройств, оборудования, средств снабжения и спасательных средств;

е) наличием экипажа на борту судна и подготовленностью экипажа к борьбе за живучесть судна в соответствии с требованиями настоящего технического регламента;

ж) организацией борьбы за живучесть в аварийных ситуациях и принятием мер по обеспечению управляемости судна;

з) наличием на борту информации о непотопляемости судна и планов по борьбе за его живучесть;

и) поддержанием постоянного состояния готовности путем визуального и слухового наблюдения за состоянием судна, гидрометеорологическими и ледовыми условиями плавания.

117. Судно должно иметь деление на отсеки с учетом назначения, характера эксплуатации, для которых они предназначены. Степень деления судна на отсеки должна изменяться в зависимости от района плавания, размеров судна и числа людей на борту таким образом, чтобы высшая степень деления на отсеки соответствовала судам, имеющим наибольшую длину и занятым преимущественно перевозкой пассажиров.

118. Живучесть судна должна быть обеспечена на основании расчетов аварийной посадки и остойчивости, подтверждающих выполнение требований Конвенции от 1974 года и Конвенции от 1973 года.

119. На каждом самоходном судне должно быть предусмотрено не менее 2 осушительных насосов с механическим приводом. В качестве осушительных насосов с механическим приводом могут применяться независимые балластные насосы, санитарные насосы или насосы общесудового назначения достаточной подачей. На судне длиной до 91,5 метра, включая судно специального назначения, имеющего на борту специальный персонал не более 50 человек, в качестве одного из осушительных насосов может быть использован насос, приводимый в действие главным механизмом, водоструйный или пароструйный эжектор, если паровой котел находится постоянно в действии. Если в качестве осушительных насосов применяются пожарные насосы, их подача и напор должны соответствовать расчетным показателям.

120. На грузовом судне ограниченного района плавания валовой вместимостью менее 500 один из насосов может быть приводным от главного двигателя, а в качестве 2-го может применяться эжектор или ручной насос.

121. Пассажирское судно и судно специального назначения, имеющие на борту более 50 человек специального персонала, должны иметь не менее 3 насосов с

механическим приводом, присоединенных к осушительной магистрали, при этом один из этих насосов может приводиться в действие от главного механизма. Если индекс деления на отсеки R органа классификации судов равен или более 0,5, таких насосов должно быть не менее 4. В качестве осушительных могут применяться независимые балластные и санитарные насосы или насосы общесудового назначения с достаточной подачей. Осушительные центробежные насосы должны быть самовсасывающими, или система должна оборудоваться воздухоотсасывающим устройством.

122. На пассажирском судне, имеющем длину 91,5 метра и более или индекс деления на отсеки более 0,5, а также на судне специального назначения (со специальным персоналом на борту более 50 человек), имеющем длину 91,5 метра и более или индекс деления на отсеки R органа классификации судов более 0,5, осушительные насосы должны размещаться таким образом, чтобы при любом возможном затоплении отсеков, по крайней мере, один из осушительных насосов был пригоден к действию. Это требование считается выполненным, если один из насосов является надежным насосом погружного типа и источник питания его находится выше палубы переборок или если насосы и источники их питания расположены в разных водонепроницаемых отсеках таким образом, что при любом допускаемом для судна затоплении отсеков, по крайней мере, один насос будет находиться в неповрежденном отсеке и будет в состоянии действовать. Каждый осушительный насос должен иметь подачу не менее подачи, определенной по формуле:

$$Q = 5{,}65 \times 10^{-3} \times d_1^2,$$

где d_1 — внутренний диаметр магистрали.

Осушительный насос может быть заменен 2 насосами, общая подача которых должна быть не менее расчетной для одного насоса. Для пассажирского судна каждый осушительный насос должен иметь подачу, определенную из условия, что расчетная скорость воды через требуемый внутренний диаметр должна быть не менее 2 метров в секунду.

123. Для осушения несамоходного судна, не имеющего механизмов с механическим приводом, должно быть установлено не менее 2 ручных насосов поршневого типа суммарной подачей не менее суммарной подачи, предусмотренной приложением № 3. Насосы должны быть расположены выше палубы переборок и иметь достаточную высоту всасывания.

124. На судне катамаранного типа каждый корпус необходимо оборудовать автономной осушительной системой.

125. На стоечном судне должны быть установлены не менее 2 осушительных насосов с механическим приводом, подача каждого из которых должна быть не менее 11 куб. метров в час. При этом расчетная скорость воды в приемной осушительной магистрали в нормальных эксплуатационных условиях должна быть не менее 2 метров в секунду.

126. Насосы должны обеспечивать осушение любого помещения, расположенного ниже палубы переборок, при этом их приводы размещаются по длине судна так, чтобы, по крайней мере, один из насосов, находящихся в неповрежденном отсеке, мог осушать затопленное помещение.

127. Судно, имеющее дополнительные системы, оборудование и снабжение для борьбы с пожарами на других судах, должно иметь осушительные средства для откачки воды из затопленных отсеков аварийных судов. В состав этих средств могут входить насосы (стационарные и (или) переносные) и эжекторы. Подача насосов должна составлять не менее 40—50 процентов подачи насосов специальной водопожарной системы.

128. Каждой палубе, переборке, шпангоуту, отсеку, водогазонепроницаемому и противопожарному закрытию, запорному устройству судовой вентиляции и трубопроводов, электрощитку и другим изделиям судна должны присваиваться номера или наименования. На них должны быть нанесены маркировка, надписи и указатели для четкого обеспечения всех действий по борьбе за живучесть судна.

129. На каждом судне должна находиться аптечка с лекарствами и легкодоступными для понимания инструкциями. Состав судовой аптечки устанавливается в порядке, определяемом Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации, с учетом числа находящихся на судне лиц, характера и продолжительности рейса.

130. В целях обеспечения безопасности судна проектировщик, строитель и изготовитель должны предусмотреть особенности конструкции и устройства судна в соответствии с требованиями, предусмотренными пунктами 131—145 настоящего технического регламента.

131. К конструкции корпуса, остойчивости, непотопляемости и надводному борту предъявляются следующие требования:

а) конструкция корпуса судна, размеры и взаимное расположение его элементов должны обеспечивать:

прочность и водонепроницаемость;

допустимые параметры вибрации;

допустимый уровень шума;

остойчивость судна;

приемлемую по условиям непотопляемости посадку при затоплении отдельных отсеков;

надежность, удобство и безопасность технической эксплуатации корпусных конструкций;

расположение и установку судового оборудования, обеспечивающие их безопасную эксплуатацию и обслуживание;

предотвращение загрязнения окружающей среды при эксплуатации судна и минимизацию загрязнения окружающей среды при разливах;

б) судно должно быть спроектировано так, чтобы минимизировать риск затопления. Надводный борт, седловатость, бак, ют, фальшборт и расположение отверстий, устройство и прочность закрытий отверстий должны исключать попадание забортной воды внутрь корпуса и снижать разрушительное воздействие волн на надводную часть судна;

в) в целях обеспечения водонепроницаемости должны быть обеспечены следующие требования:

трюмы и машинные помещения оборудованы приемниками трубопроводов системы осушения, средствами автоматической сигнализации о наличии воды и средствами, препятствующими проникновению воды в непроницаемый корпус;

вентиляционные отверстия защищены от попадания в них забортной воды и осадков;

предусмотрена система удаления воды за борт с помощью осушительных систем и ватервейсов;

на каждом непрерывном участке фальшборта 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, оборудуются легкодоступными запорными средствами. Эти средства и ведущие к ним трубопроводы должны быть изготовлены таким образом, чтобы исключить любое непреднамеренное попадание воды в корпус судна;

отверстия в корпусе, палубе (палубах) и надстройке в их закрытом положении не должны нарушать водонепроницаемость корпуса;

крышки на кингстонных и ледовых ящиках должны быть водонепроницаемыми;

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

г) судно должно быть остойчивым во всех случаях нагрузки и удовлетворять требованиям Конвенции от 1974 года;

д) должна быть обеспечена непотопляемость судна при затоплении форпика, ахтерпика, других отсеков в зависимости от типа судна, его назначения и условий эксплуатации;

е) должны быть предусмотрены прочные непроницаемые поперечные переборки, идущие от днища до палубы надводного борта, в том числе форпиковая и ахтерпиковая. Исключение могут составлять суда длиной до 10 метров, на которых устройство переборки между ахтерпиком и машинным отделением невозможно. Количество и расположение поперечных переборок зависит от типа, назначения судна и условий его эксплуатации или обосновывается расчетами непотопляемости;

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

з) жилые помещения от машинных помещений должны быть отделены 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;

и) необходимо предусматривать в проекте такую наименьшую высоту надводного борта, которая удовлетворяет требованиям прочности, остойчивости и непотопляемости судна, и она должна фиксироваться строителем путем нанесения на каждом борту судна несмываемых отметки палубной линии и знака грузовой марки;

к) для каждого судна проектировщиком должна быть разработана инструкция по эксплуатации, обоснованная соответствующими расчетами прочности, остойчивости и надводного борта, учитывающими наиболее неблагоприятные случаи нагрузки в процессе эксплуатации;

л) на отделочные материалы, которые используются в жилых и общественных помещениях судна, необходимо наличие санитарно-эпидемиологического заключения.

132. Маневренность судна должна удовлетворять требованиям резолюции MSC 137(76) Международной морской организации «Стандарты маневренных качеств судов».

133. К рулевому устройству предъявляются следующие требования:

а) судно должно иметь надежное рулевое устройство, обеспечивающее поворотливость, устойчивость на курсе и маневренность в соответствии с пунктом 132 настоящего технического регламента;

б) составные элементы рулевого устройства должны иметь такие конструкцию и прочность, которые позволяют им без повреждений выдерживать нагрузки, возникающие в спецификационных условиях эксплуатации судов. Внешнее воздействие на рулевое устройство не должно препятствовать безопасной работе рулевого привода;

в) рулевое устройство должно иметь главный и вспомогательный рулевые приводы. Если главный рулевой привод включает в себя 2 и более силовых агрегата, вспомогательный рулевой привод не требуется. Главный и вспомогательный рулевые приводы могут быть ручными или приводиться в действие от источника энергии. Главный и вспомогательный рулевые приводы должны действовать независимо один от другого;

г) рулевое устройство должно иметь систему ограничителей поворота руля или поворотной насадки;

д) управление главным рулевым приводом должно быть предусмотрено с ходового мостика и из румпельного отделения;

е) для главных рулевых приводов, имеющих 2 и более силовых агрегатов, должны быть предусмотрены 2 независимые системы управления, каждая из которых должна приводиться в действие с ходового мостика;

ж) управление вспомогательным рулевым приводом должно быть предусмотрено из румпельного отделения;

з) для вспомогательного рулевого привода, действующего от источника энергии, необходимо предусмотреть управление с ходового мостика. Это управление должно быть независимым от системы управления главным приводом;

и) каждый пост управления главным и вспомогательным рулевыми приводами должен оборудоваться указателем угла положения руля или поворотной насадки.

134. К ходовому мостику предъявляются следующие требования:

а) ходовой мостик должен быть оборудован таким образом, чтобы судоводитель мог непрерывно и без излишних движений выполнять свои функции;

б) с рулевого поста должен обеспечиваться обзор во всех направлениях;

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

г) поле зрения с обычного рабочего места судоводителя должно представлять собой дугу в направлении горизонта, определяемую углом не менее 240 градусов. Из этого угла не менее 140 градусов должно приходиться на половину круга перед судном;

д) в направлении обычной оси зрения судоводителя (по диаметральной плоскости) не должно находиться никаких стоек, столбов или надстроек;

е) если в направлении кормы судна не обеспечивается беспрепятственный обзор, то для улучшения обзора допускается установка вспомогательных оптических средств (зеркал, видеоустановок и других средств);

ж) должен быть обеспечен беспрепятственный обзор из иллюминаторов ходового мостика в любое время суток при помощи осветительных средств (прожекторов и других средств);

з) на ходовом мостике не должно устанавливаться поляризованное и тонированное остекление окон;

и) должна быть обеспечена возможность управления рулевым устройством судна и контроля за его работой из рулевой рубки;

к) расположение ходового мостика должно обеспечивать возможность постоянного наблюдения за движением судна и хорошую видимость с максимальным обзором поверхности воды;

л) технические средства, необходимые для управления судном, должны легко приводиться в рабочее положение из ходового мостика. Показания контрольных приборов на пультах управления ходового мостика должны легко считываться. Необходимо обеспечить возможность плавного регулирования освещения этих приборов до полного выключения. Источники освещения не должны вызывать ослепления и ухудшать видимость показаний контрольных приборов;

м) должна быть предусмотрена система проверки работы контрольных ламп;

н) должна обеспечиваться возможность четкого определения — находится ли тот или иной объект судовой техники в рабочем состоянии. Если его рабочее состояние указывается световым сигналом, то цвет сигнала должен быть зеленым (зеленый световой сигнал);

о) нарушения работы и неисправности объектов, требующих наблюдения, должны указываться красными световыми сигналами;

п) одновременно с включением красных световых сигналов должно звучать звуковое предупреждение, которое может состоять из одного общего сигнала. Уровень звукового давления такого сигнала должен превышать максимальный допускаемый законодательством Российской Федерации в области санитарно-эпидемиологического благополучия населения уровень звукового давления окружающего шума на уровне головы судоводителя, находящегося на рулевом посту, не менее чем на 3 децибела;

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

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

135. К устройствам управления предъявляются следующие требования:

а) главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление. Все системы управления, необходимые для обеспечения движения и управления судном, а также его безопасности, должны быть независимыми или устроены так, чтобы отказ одной системы не ухудшал работу другой;

б) конструкция и расположение пусковых и реверсивных устройств должны обеспечивать возможность пуска и реверсирования каждого механизма одним человеком;

в) направление перемещения рычагов и маховиков управления должно обозначаться стрелками и соответствующими надписями;

г) перемещение рычагов управления главными механизмами в направлении от себя и вправо или вращение штурвала по часовой стрелке в постах управления на ходовом мостике должны соответствовать движению судна в направлении переднего хода. Указанное перемещение органов управления в постах управления с обзором только в корму судна должно соответствовать движению судна в направлении заднего хода;

д) конструкция устройств управления должна исключать возможность самопроизвольного изменения заданного им положения;

е) устройства управления главными механизмами должны блокироваться таким образом, чтобы исключалась возможность пуска этих механизмов при включенных валоповоротных устройствах;

ж) рекомендуется блокировка машинного телеграфа с пусковыми и реверсивными устройствами, исключающая возможность работы механизма в направлении, отличном от заданного;

з) конструкция системы дистанционного управления главными механизмами при управлении с ходового мостика должна предусматривать подачу аварийно-предупредительного сигнала в случае выхода ее из строя. До перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта, если это возможно. В частности, потеря питания (электроэнергии, воздуха, гидроэнергии) не должна вести к значительному изменению мощности главных механизмов или направления вращения движителей;

и) дистанционная система управления главными механизмами из рулевой рубки должна быть независимой от другой передающей команды системы, однако допускается один рычаг управления для обеих систем;

к) управление главными механизмами с поста управления, расположенного на главном двигателе, должно быть обеспечено при выходе из строя любого узла системы дистанционного управления;

л) для судов ограниченного района плавания, в том числе судов смешанного (река — море) плавания, продолжительность реверсирования (период от момента перекладки органа управления до начала работы движителя с противоположным по направлению упором) в зависимости от скорости судна не должна превышать 25 секунд на полном ходу и 15 секунд на малом ходу.

136. К постам управления предъявляются следующие требования:

а) посты управления главными механизмами и движителями на ходовом мостике, а также в центральном посту управления при любом виде дистанционного управления должны быть оборудованы:

устройствами для управления главными механизмами и движителями. В случае если для установок с винтом регулируемого шага, крыльчатыми и подобными им движителями в постах управления на ходовом мостике допускается предусматривать устройство для управления только движителями, то сигнализация низкого давления пускового воздуха может не предусматриваться;

указателями частоты и направления вращения гребного вала, если установлен винт фиксированного шага, а также частоты вращения гребного вала и положения лопастей, если установлен винт регулируемого шага, и частоты вращения главных механизмов при наличии разобщительной муфты;

индикацией, указывающей на готовность к работе главных механизмов и систем дистанционного управления;

индикацией, указывающей, с какого поста ведется управление;

средствами связи;

устройством для экстренной остановки главных механизмов, независимым от системы управления. В случае если для отключения главных механизмов от движителей применяются разобщительные муфты, в постах управления на ходовом мостике допускается предусматривать экстренное отключение только муфт;

устройством принудительного отключения автоматической защиты главных механизмов по всем контролируемым параметрам, за исключением тех, превышение которых может привести к серьезному повреждению, полному выходу из строя или взрыву;

индикацией об отключении защиты, сигнализацией срабатывания защиты и сигнализацией срабатывания устройства экстренной остановки;

сигнализацией минимального давления в гидросистеме винта регулируемого шага и сигнализацией о перегрузке главных механизмов, работающих на винт регулируемого шага;

сигнализацией низкого давления пускового воздуха, настроенной на давление, обеспечивающее 3-кратный запуск подготовленных к действию реверсивных главных двигателей;

устройством дистанционного отключения подачи топлива к каждому двигателю для многомашинных установок в случае, когда топливо ко всем двигателям установки подается от одного общего источника подачи;

репитером скорости;

б) посты управления на крыльях ходового мостика должны комплектоваться приборами водозащитного исполнения и иметь регулируемую подсветку. Конструкция устройств для экстренной остановки главных механизмов и принудительного отключения защиты должна исключать случайное их включение;

в) в установках, состоящих из нескольких главных механизмов, работающих на один валопровод, должен быть предусмотрен общий пост управления;

г) при дистанционном управлении должны быть предусмотрены местные посты управления механизмами и движителями. При дистанционном управлении с помощью механических связей местные посты могут не предусматриваться;

д) дистанционное управление главными механизмами и движителями должно осуществляться только с одного поста управления. Переключение управления между ходовым мостиком и машинным отделением должно быть возможным только из машинного отделения или из центрального поста управления. Устройства переключения должны быть выполнены таким образом, чтобы исключалось значительное изменение упора гребных винтов. При наличии постов управления на крыльях ходового мостика одновременное дистанционное управление главными механизмами должно быть возможно только с одного поста. На таких постах допускается применение взаимосвязанных устройств управления;

е) дистанционное управление главными механизмами из рулевой рубки должно осуществляться одним органом управления для каждого движителя. В установках с винтом регулируемого шага может применяться система с двумя элементами управления;

ж) режимы работы главных механизмов, задаваемые из рулевой рубки, включая реверсирование с полного переднего хода в случае крайней необходимости, должны выполняться с временными интервалами, приемлемыми для главных механизмов. При этом информация о задаваемых режимах должна предусматриваться в центральном посту управления и на местных постах управления главными механизмами.

137. К средствам внутренней связи предъявляются следующие требования:

а) должно быть предусмотрено не менее 2 независимых средств связи для передачи команд с ходового мостика в машинное помещение или пост управления, откуда обычно осуществляется управление частотой вращения и направлением упора гребных винтов. Одним из этих средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинных помещениях, так и на ходовом мостике, и оборудованный звуковым сигналом, который

должен быть хорошо слышным в любом месте машинного помещения при работающих механизмах и по тону звука отличающимся от других сигналов в этом машинном помещении;

б) должны быть предусмотрены средства связи с ходового мостика и из машинного помещения с любым другим местом, из которого может осуществляться управление частотой вращения или направлением упора гребных винтов. Допускается установка одного переговорного устройства на 2 поста управления, расположенных близко друг к другу;

в) при установке переговорных аппаратов необходимо принять меры по обеспечению хорошей слышимости при работающих механизмах;

г) центральный пост управления плавучих доков необходимо оборудовать средствами связи;

д) для судов катамаранного типа дополнительно к связи местных постов управления с общим постом в рулевой рубке и центральным постом управления должна быть обеспечена звуковая связь местных постов каждого корпуса между собой.

138. К ограждениям, поручням, переходным мостикам и сходным трапам предъявляются следующие требования:

а) для защиты пассажиров и экипажа при переходах в жилые помещения, машинные отделения и другие места, используемые при эксплуатации судна, должны быть предусмотрены ограждения (леерное ограждение и фальшборт), поручни, проходы, переходные мостики и сходные трапы;

б) на всех открытых участках палубы надводного борта и палуб надстроек и рубок должно быть установлено надежное леерное ограждение или фальшборт, а для судна, перевозящего палубные лесные грузы, должны быть предусмотрены съемные ограждения или штормовые поручни, устанавливаемые на этом грузе. Высота фальшборта или леерного ограждения должна быть не менее 1 метра от палубы. Однако если такая высота будет мешать нормальной работе на судне, высота может быть уменьшена при условии соответствующего обоснования;

в) поручень и леера леерного ограждения должны быть жесткой конструкции. Только в особых случаях могут применяться стальные тросы в качестве леерного ограждения ограниченной длины, при этом стальные тросы должны набиваться посредством талрепов;

г) отрезки цепи могут применяться взамен поручней и лееров в местах, где леерное ограждение и фальшборт прерываются (места установки палубных механизмов и оборудования, пролетов для трапов и другие места). Установка отрезков цепей допускается только между 2 постоянными стойками или между постоянной стойкой и фальшбортом;

д) переходные мостики должны иметь леерное ограждение, установленное с 2 сторон;

е) должны быть предусмотрены безопасные и удобные сходные трапы с уровня переходных мостиков на палубу. Сходные трапы должны иметь поручни.

139. К машинным помещениям предъявляются следующие требования:

а) машинные отделения, в которых расположены 2-топливные двигатели, необходимо оборудовать датчиками концентрации газа и аварийно-предупредительной сигнализацией по предельному уровню концентрации;

б) при нормальных условиях эксплуатации судна вентиляция машинных помещений должна быть достаточной для предотвращения скопления паров нефтепродуктов;

в) расположение механизмов, котлов, оборудования, трубопроводов и арматуры должно обеспечивать свободный доступ к ним для обслуживания и аварийного ремонта;

г) котлы должны размещаться так, чтобы расстояние между котлами и топливными цистернами было достаточным для свободной циркуляции воздуха, необходимого для поддержания температуры топлива в цистернах ниже его температуры вспышки;

д) вспомогательные котлы, устанавливаемые в одном помещении с двигателями внутреннего сгорания, находящиеся в районе топочного устройства, должны быть ограждены металлической выгородкой или необходимо принять другие меры для

предохранения оборудования этого помещения от воздействия пламени в случае его выброса из топочного устройства;

е) вспомогательные котлы, работающие на жидком топливе, расположенные на платформах или промежуточных палубах не в водонепроницаемых выгородках, должны ограждаться нефтенепроницаемыми комингсами высотой не менее 200 миллиметров;

ж) двигатели, предназначенные для привода насосов и вентиляторов насосных помещений на нефтеналивных и комбинированных судах для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки 60 градусов Цельсия и ниже, а также на нефтесборных судах, должны устанавливаться в оборудованных искусственной вентиляцией помещениях, не имеющих выходов в насосные помещения;

з) паровые двигатели, рабочая температура которых не превышает 220 градусов Цельсия, и гидравлические двигатели могут устанавливаться в помещениях грузовых насосов;

и) приводные валы насосов и вентиляторов в местах прохода через переборки или палубы должны снабжаться газонепроницаемыми уплотнительными сальниками, имеющими эффективную смазку, подводимую из помещения, расположенного за пределами насосного помещения. Конструкция сальника должна исключать возможность его перегрева насколько это осуществимо. Детали сальника, которые могут соприкасаться в случаях расцентровки приводного вала или повреждения подшипников, должны быть изготовлены из материалов, исключающих возможность искрообразования. Если в сальниках применяются сильфоны, они должны быть испытаны пробным давлением;

к) грузовые, балластные и зачистные насосы, установленные в грузовых насосных отделениях и имеющие приводной вал, проходящий через переборки насосного отделения, должны быть оборудованы датчиками температуры сальников валов, подшипников и корпусов насосов. Сигналы аварийно-предупредительной сигнализации должны выводиться на пост управления грузовыми операциями или пост управления насосами;

л) компрессоры воздуха должны устанавливаться в таких местах, где всасываемый воздух минимально загрязнен парами горючих жидкостей;

м) установки жидкого топлива, а также гидравлические установки, содержащие горючие жидкости с рабочим давлением больше 1,5 МПа и не являющиеся элементами главных и вспомогательных механизмов и котлов, должны быть размещены в отдельных помещениях с самозакрывающимися стальными дверьми. Если размещение таких установок в отдельных помещениях практически невозможно, должны быть приняты меры по экранированию их основных элементов и сбору протечек;

н) на нефтесборных судах двигатели внутреннего сгорания, котлы и оборудование, в которых имеются источники воспламенения, а также воздухозаборные устройства для них должны устанавливаться в безопасных помещениях или пространствах;

о) на нефтеналивных судах входные двери, воздухозаборники и отверстия, ведущие в жилые и служебные помещения, посты управления и машинные помещения, не должны быть обращены в сторону грузовой зоны. Они должны располагаться на поперечной переборке, не обращенной в сторону грузовой зоны, или на бортовой стороне надстройки или рубки на расстоянии, равном не менее 4 процентов длины судна, но не менее 3 метров от конца поперечной переборки надстройки или рубки, обращенной в сторону грузовой зоны;

п) над 2-топливными двигателями внутреннего сгорания должны устанавливаться вытяжные навесы, оборудованные датчиками обнаружения утечек газового топлива;

р) топливные цистерны должны составлять часть корпусных конструкций судна и располагаться за пределами машинных помещений категории «А». Если топливные цистерны, за исключением цистерн двойного дна, в силу необходимости размещаются рядом или внутри машинных помещений категории «А», их поверхности в машинных помещениях должны быть минимальными и предпочтительно должны иметь общую границу с цистернами двойного дна. Если цистерны располагаются внутри машинных помещений категории «А», то в них не должно содер-

жаться топливо с температурой вспышки ниже 60 градусов Цельсия. Необходимо избегать применения вкладных топливных цистерн;

с) вкладные цистерны в случае их применения должны устанавливаться на непроницаемых для топлива поддонах, а на пассажирских судах и судах специального назначения, на борту которых имеется более 50 человек специального персонала, — вне машинных помещений категории «А»;

т) цистерны с нефтепродуктами не должны размещаться над механизмами и оборудованием с температурой поверхностей под изоляцией больше 220 градусов Цельсия, над котлами, двигателями внутреннего сгорания и электрооборудованием, а также должны быть удалены от указанных механизмов и оборудования, насколько это практически возможно;

у) механизмы и оборудование, входящие в состав механической установки, должны устанавливаться и закрепляться на прочных и жестких фундаментах;

ф) котлы должны устанавливаться на фундаментах так, чтобы их сварные соединения не располагались на опорах;

х) для предохранения котлов от смещений должны быть предусмотрены соответствующие упоры и штормовые крепления, при этом должна быть предусмотрена возможность тепловых удлинений корпуса котла;

ц) главные механизмы, их передачи и упорные подшипники валопроводов должны полностью или частично крепиться к судовым фундаментам плотно пригнанными болтами. Вместо таких болтов могут применяться специальные упоры. При необходимости плотно пригнанные болты должны применяться для крепления вспомогательных механизмов к фундаментам;

ч) болты, крепящие главные и вспомогательные механизмы, подшипники валопровода к судовым фундаментам, концевые гайки валов, а также болты, соединяющие части валопровода, должны быть надежно застопорены для предотвращения самопроизвольного ослабления;

ш) амортизирующие крепления механизмов и оборудования должны:

сохранять виброизолирующие свойства при работе амортизированных механизмов и оборудования в условиях окружающей среды;

быть стойкими к воздействию агрессивных сред, температур и различных излучений;

иметь податливую заземляющую перемычку достаточной длины для предотвращения помех радиоприему и выполнения требований техники безопасности;

исключать создание помех работе другого оборудования, устройств и систем;

щ) установка механизмов на пластмассовых подкладках должна быть технически обоснована проектировщиком (строителем);

ы) механизмы с горизонтальным расположением вала следует устанавливать параллельно диаметральной плоскости судна;

э) механизмы для привода генераторов должны устанавливаться на общих фундаментах с генераторами.

140. К выходным путям из машинных помещений предъявляются следующие требования:

а) выходные пути из машинных помещений, включая трапы, коридоры, двери и люки, должны, если не указано иное, обеспечивать безопасный выход на палубы, где расположены места посадки в спасательные шлюпки и плоты;

б) все двери, а также крышки сходных и световых люков, через которые возможен выход из машинных помещений, должны открываться и закрываться как изнутри, так и снаружи. На крышках сходных и световых люков должна быть нанесена соответствующая маркировка, а также четкая надпись, запрещающая помещать на них какие-либо предметы. Лифты не должны рассматриваться как выходные пути;

в) главные и вспомогательные механизмы должны размещаться в машинных помещениях таким образом, чтобы из их постов управления и мест обслуживания были обеспечены свободные проходы к выходным путям. Ширина проходов по всей длине должна быть не менее 600 миллиметров. На судах валовой вместимостью менее 1000 ширина проходов может быть уменьшена до 500 миллиметров;

г) ширина трапов на выходных путях и ширина дверей в выходах должна быть не менее 600 миллиметров. На судах валовой вместимостью менее 1000 ширина трапов может быть уменьшена до 500 миллиметров;

д) каждое машинное помещение пассажирского судна, расположенное ниже палубы переборок, должно иметь не менее 2 выходных путей, которые должны отвечать следующим требованиям:

выходные пути должны состоять из 2 отдельных стальных трапов, разнесенных как можно дальше друг от друга и ведущих к дверям (люкам) в верхней части помещения, разнесенным указанным образом. Один из этих трапов должен располагаться в защищенной выгородке протяженностью от нижней части помещения до безопасного места вне этого помещения, в выгородке устанавливаются самозакрывающиеся противопожарные двери такой же огнестойкости. Крепление трапа должно быть выполнено таким образом, чтобы не происходила передача тепла внутрь выгородки через неизолированные точки крепления. Выгородка должна иметь минимальные внутренние размеры в 2 изменениях не менее 800 миллиметров с учетом защиты, а также аварийное освещение;

выходные пути должны состоять из одного стального трапа, ведущего к двери (люку) в верхней части помещения, и открываемой с обеих сторон стальной двери в нижней части помещения, которая расположена в месте, достаточно удаленном от указанного трапа, и которая обеспечивает доступ к безопасному выходному пути из нижней части помещения;

е) выходные пути из машинных помещений пассажирских судов, расположенных выше палубы переборок, должны иметь 2 средства выхода наружу, разнесенных как можно дальше друг от друга, а двери (люки) этих выходных путей должны располагаться в таких местах, чтобы обеспечивалось выполнение инструкций изготовителя объектов энергетической установки. Если такие выходные пути требуют использования трапов, последние должны быть выполнены из стали;

ж) на пассажирских судах валовой вместимостью менее 1000 допускается наличие одного выходного пути из помещений с учетом ширины и расположения верхней части помещения. На судах валовой вместимостью 1000 и более может быть допущен один выходной путь из указанных выше помещений, включая помещение вспомогательных механизмов с периодическим безвахтенным обслуживанием, только в том случае, если обеспечивается выполнение инструкций изготовителя объектов энергетической установки с учетом назначения помещения и наличия в нем людей при нормальных условиях эксплуатации судна;

з) в помещении рулевого привода пассажирских судов должен быть предусмотрен 2-й выходной путь в том случае, если в нем находится аварийный пост управления рулевым устройством и это помещение не имеет прямого выхода на открытую палубу. На пассажирских судах должно быть предусмотрено 2 выходных пути из центрального поста управления, выгороженного внутри машинного помещения. При этом, по крайней мере, один из них должен иметь огнестойкую защиту на всем протяжении до безопасного места вне машинного помещения;

и) каждое машинное помещение категории «А» грузового судна должно иметь не менее 2 выходных путей, которые должны состоять:

из 2 стальных трапов, разнесенных как можно дальше друг от друга и ведущих к дверям (люкам), из которых предусмотрен выход на открытую палубу, при этом один из выходных путей должен располагаться в защищенной выгородке протяженностью от нижней части помещения до безопасного места вне этого помещения. В выгородке устанавливаются самозакрывающиеся огнестойкие противопожарные двери. Крепление трапа должно быть выполнено таким образом, чтобы не происходила передача тепла внутрь выгородки через неизолированные точки крепления. Выгородка должна иметь минимальные внутренние размерения в 2 измерениях не менее 800 × 800 миллиметров с учетом защиты, а также аварийное освещение;

из одного стального трапа, ведущего к двери (люку) в верхней части помещения и обеспечивающего выход на открытую палубу, и открываемой с обеих сторон стальной двери в нижней части помещения, которая расположена в месте, достаточно удаленном от указанного трапа, и которая обеспечивает доступ к безопасному выходному пути из нижней части помещения на открытую палубу;

к) на грузовых судах валовой вместимостью менее 1000 допускается наличие одного выходного пути из машинных помещений категории «А» с учетом ширины и расположения верхней части помещения. Выходной путь на таком судне может не оборудоваться выгородкой;

л) в помещении рулевого привода грузового судна 2-й выходной путь должен быть предусмотрен в том случае, если в нем находится аварийный пост управления рулевым устройством и это помещение не имеет прямого выхода на открытую палубу;

м) каждое машинное помещение, не являющееся помещением категории «А», должно иметь не менее 2 выходных путей, за исключением помещений, посещаемых периодически, и помещений, где максимальное расстояние до выходной двери (люка) не превышает 5 метров;

н) выходы из туннелей, предназначенных для валопроводов и трубопроводов, должны быть заключены в водонепроницаемые шахты, выведенные выше палубы переборок или самой высокой ватерлинии;

о) на нефтеналивном и комбинированном судне один из выходных путей из туннелей трубопроводов, расположенных под грузовыми танками, может вести в помещение грузовых насосов. Выход в машинные помещения не допускается;

п) двери и крышки люков помещений грузовых насосов на нефтеналивном судне должны открываться и закрываться как изнутри, так и снаружи, а их конструкция должна исключать возможность искрообразования;

р) выходы из помещений грузовых насосов должны вести непосредственно на открытую палубу. Выходы в другие машинные помещения не допускаются;

с) если 2 смежных машинных помещения сообщаются при помощи дверей и каждое из этих помещений имеет только по одному выходному пути через шахту, то эти пути должны быть расположены по обоим бортам.

141. К изоляции нагревающихся поверхностей предъявляются следующие требования:

а) нагревающиеся свыше 220 градусов Цельсия поверхности механизмов, оборудования и трубопроводов, на которые может попасть топливо в результате неисправности топливной системы, должны быть изолированы;

б) изоляционные материалы, за исключением материалов, используемых в грузовых помещениях, почтовых отделениях, багажных отделениях и кладовых служебных помещениях, должны быть негорючими. В помещениях, в которых могут быть нефтепродукты, поверхность изоляции должна быть непроницаемой для них и их паров;

в) должны быть предприняты конструктивные меры для предотвращения попадания на горячие поверхности любых нефтепродуктов под давлением из насосов, фильтров или подогревателей.

142. К энергетической установке предъявляются следующие требования:

а) судовые двигатели, другие технические средства и котлы должны быть прочно закреплены на фундаментах и оснащены предохранительными клапанами, контрольно-измерительными приборами, средствами аварийно-предупредительной сигнализации и защиты, а также приспособлениями для ремонта и механизации операций по их обслуживанию в судовых условиях;

б) допускается устанавливать лишь те двигатели внутреннего сгорания, которые функционируют на жидком топливе, имеющем температуру вспышки в закрытом тигле не ниже 60 градусов Цельсия. Аварийные дизель-генераторы могут использовать топливо с температурой вспышки в закрытом тигле не менее 43 градусов Цельсия;

в) средства измерения и контроля параметров двигателей, котлов и технических средств, обеспечивающих их работу, должны быть установлены в машинном или котельном помещениях и в рулевой рубке или в центральном посту управления так, чтобы было удобно считывать их показания;

г) объекты судовой техники и устройств должны устанавливаться и монтироваться таким образом, чтобы способ крепления не уменьшал прочность палубы, переборок и не нарушал их непроницаемость. Необходимо обеспечить доступ для технического обслуживания и ремонта указанных объектов, при этом должны быть

исключены риск причинения вреда для персонала и возможность несанкционированного пуска судовых технических средств;

д) пропульсивная установка должна обеспечивать при установившемся свободном заднем ходе судна не менее 70 процентов расчетной частоты вращения механизмов переднего хода в течение не менее 30 минут. Под расчетной частотой вращения понимается частота вращения, соответствующая максимальной длительной мощности главных механизмов;

е) крепежные детали движущихся частей двигателя, а также крепежные детали, находящиеся в труднодоступных местах, должны иметь приспособления или соответствующую конструкцию, не допускающие самопроизвольного их ослабления и отдачи;

ж) устройства для смазывания деталей и узлов должны быть легкодоступны и безопасны для обслуживания во время работы двигателей;

з) предохранительные и защитные устройства должны быть сконструированы и установлены так, чтобы при срабатывании они не представляли опасности как в пожарном отношении, так и для обслуживающего персонала;

и) должна быть обеспечена возможность безопасного проворачивания коленчатых валов главных двигателей;

к) если судно оснащено только одним главным двигателем внутреннего сгорания, должна быть исключена возможность автоматической остановки этого двигателя, за исключением случая остановки в связи с превышением максимально допустимой частоты вращения и предельных значений давления или температуры смазочного масла. Для других типов двигателей параметры для автоматической остановки определяются органом классификации судов с учетом требований изготовителя.

143. К вентиляции, водоснабжению и отоплению предъявляются следующие требования:

а) должна быть предусмотрена искусственная вентиляция жилых, служебных, санитарно-гигиенических, машинных, аккумуляторных, грузовых насосных помещений, камбузов и помещений пищеблоков, отделений холодильных машин и туннелей валопроводов. Вентиляция машинных помещений должна обеспечивать приток воздуха, необходимого для обслуживания и работы объектов энергетической установки при спецификационных условиях эксплуатации судна. Необходимо обеспечить удаление воздуха из нижних зон помещений, а также мест под настилом, где возможно скопление газов тяжелее воздуха;

б) помещение аварийного дизель-генератора должно быть оборудовано устройством, обеспечивающим приток воздуха для работы дизель-генератора с полной нагрузкой во всех условиях эксплуатации при закрытых дверях (люках);

в) 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 10-кратный обмен воздуха в час на пароме и пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, и 6-кратный обмен воздуха на ином судне;

г) конструкция вентиляторов в максимальной степени должна исключать возможность искрообразования;

д) при проектировании и изготовлении систем водоснабжения, отопления и вентиляции 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);

е) при проектировании и изготовлении судовых систем водоснабжения должна быть разработана система мер, предусматривающих возможность обработки питьевой воды с целью повышения ее качества и обеспечения соответствия критериям безопасности, включающим:

содержание химических веществ, поступающих и образующихся в воде в процессе ее обработки в системе водоснабжения;

содержание химических веществ в питьевой воде;

микробиологические и паразитологические показатели;
органолептические показатели;
радиационные показатели (общей альфа- и бета-активности).

144. К судовым устройствам предъявляются следующие требования:

а) судно должно быть оборудовано рулевым, якорным, швартовным, спасательным и в зависимости от типа, назначения и условий эксплуатации буксирным и грузоподъемными устройствами и устройством подъема мачт, отвечающими требованиям настоящего технического регламента в отношении механической безопасности. При эксплуатации устройств должна быть обеспечена безопасность экипажа, пассажиров и других лиц, находящихся на судне;

б) прочность буксирного троса должна соответствовать максимальным усилиям, возникающим в нем при буксировке, и обеспечивать безопасность судна в установленном районе плавания, а размеры троса должны быть достаточными для буксировки;

в) высота незаваливающихся мачт для судна смешанного района плавания должна соответствовать путевым высотным габаритам (подмостовые, воздушные переходы линий электропередачи и связи).

145. К электрическому оборудованию предъявляются следующие требования:

а) судовое электрическое оборудование должно безотказно работать при воздействии бортовой качки до 22,5 градуса с периодом качки 7—9 секунд и килевой качки до 10 градусов по вертикали, длительном крене судна до 15 градусов и дифференте до 5 градусов, аварийное электрооборудование должно также надежно работать при длительном крене до 22,5 градуса (нефтеналивное судно до 30 градусов), дифференте до 10 градусов, а также при одновременном их воздействии в указанных выше пределах, при вибрациях с частотой 2—80 герц, с амплитудой 1 миллиметр для частоты 2—13,2 герц и с ускорением 0,7g для частоты 13,2—80 герц и при ударах с ускорением 5g с частотой от 40 до 80 ударов в минуту;

б) в качестве номинальных рабочих температур окружающего воздуха для электрического оборудования судна должны приниматься значения температур, предусмотренные приложением № 4;

в) электронные элементы и устройства, монтируемые в пульты или шкафы, должны надежно работать при температуре окружающей среды до плюс 55 градусов Цельсия;

г) комплектующие изделия, материалы и вещества, используемые в электрическом оборудовании в процессе изготовления и эксплуатации, не должны снижать заданный в настоящем техническом регламенте уровень безопасности;

д) на судне должен быть предусмотрен основной источник электрической энергии мощностью, достаточной для обеспечения питания всего электрического оборудования во всех режимах в соответствии с его назначением. Такой источник должен состоять, по крайней мере, из 2 генераторов с независимым приводом. Для судна валовой вместимостью 300 и менее (кроме пассажирского) основным источником электрической энергии могут быть аккумуляторные батареи;

е) мощность генераторных агрегатов основного источника 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. Необходимо обеспечить минимум комфортных условий обитаемости, создаваемых с помощью бытовых холодильников, искусственной вентиляции, системы кондиционирования воздуха, устройства и систем для приготовления пищи и отопления, а также снабжения судна водой для санитарных нужд и пресной водой;

ж) 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 предусмотрен дизель-генератор или аккумуляторная батарея. Аварийный источник, в том числе и аварийный распределительный щит, должен устанавливаться выше самой верхней непрерывной палубы вне шахт машинных помещений и в направлении кормы судна от переборки форпика (таранной переборки). Помещение аварийного источника не должно быть смежным

с помещением, в котором находится главный распределительный щит. В случае смежного их расположения разделяющие их палубы и переборки должны быть выполнены с помощью огнестойких и водонепроницаемых переборок;

з) питание электропривода рулевого устройства, указателя положения пера руля, технических средств, необходимых для обеспечения движения судна, систем судовождения и систем безопасности, а также ответственных технических средств должно осуществляться по отдельным цепям (фидерам), имеющим соответствующие защитные устройства;

и) номинальные напряжения на выводах источников электрической энергии, предназначенных для питания судовой сети, при переменном 3-фазном токе частотой 50 герц не должны превышать 1000 вольт, при переменном однофазном токе частотой 50 герц — 230 вольт и при постоянном токе — 230 вольт. Допускается обоснованное применение других напряжений на выводах источников электрической энергии. Номинальное значение частоты переменного тока следует считать 50 герц, допускается обоснованное применение других частот. Номинальные напряжения на выводах потребителей не должны превышать значений, предусмотренных приложением № 5. Допускается обоснованное применение других напряжений на выводах потребителей. Значения внутрисистемных напряжений не регламентируются;

к) электрическое оборудование не должно являться источником вредных излучений и выделений токсичных веществ;

л) на главном и аварийном распределительных щитах для каждой сети изолированных систем должно устанавливаться отдельное устройство для измерения сопротивления изоляции;

м) электрическое оборудование должно обладать износостойкостью и коррозионной стойкостью для работы в условиях морского климата, обеспечивающих его безопасное использование в соответствии с назначением;

н) конструктивное исполнение системы распределения электрической энергии должно быть таким, чтобы в случае короткого замыкания в любой точке электрической сети исключалось возникновение опасных ситуаций, приводящих к возникновению возгорания или пожара;

о) функционированию электрического оборудования не должен препятствовать имеющийся на судне электромагнитный фон. Меры по снижению действия электромагнитного фона должны быть направлены:

на блокирование каналов связи между источником помех и эксплуатируемым прибором;

на воздействие на источники помех для их ограничения и подавления;

на снижение восприимчивости к электромагнитным помехам эксплуатируемых приборов.

146. К использованию горюче-смазочных материалов предъявляются следующие требования:

а) судовая система топливоподготовки должна соответствовать видам топлива, на которых допускается работа главных и вспомогательных двигателей;

б) на борту судна не допускается перекачка по одному и тому же трубопроводу топлива и масла и хранение в танке несовместимых топлив и масел;

в) при перемещении топлива и масла на борту судна должна сохраняться его остойчивость и непотопляемость;

г) снабжение судна маслами и другими горюче-смазочными материалами должно осуществляться в таре с применением средств подвоза и грузоподъемных механизмов, приспособленных для работы с горючими жидкостями в таре;

д) при утилизации отходов в результате использования топлива и масла на борту судна должны выполняться следующие требования:

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;

отсутствие на судне инсинератора должно компенсироваться наличием надежной системы сбора и хранения отходов для последующей сдачи на береговые (плавучие) зачистные станции.

147. В целях обеспечения гидрометеорологической безопасности объектов морского транспорта необходимо соблюдение следующих требований:

а) информационное гидрометеорологическое обеспечение Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды и компанией информацией (общего назначения и специализированной) о фактическом и прогнозируемом состоянии окружающей среды, ее загрязнении, гидрометеорологических и ледовых условиях, а также навигационными рекомендациями для безопасного плавания судов, предупреждениями о неблагоприятных и об опасных гидрометеорологических явлениях, воздействие которых может привести к гибели людей и загрязнению водной среды, причинить значительный ущерб морской деятельности и связанным с ней отраслям экономики;

б) учет гидрометеорологических условий проектировщиками, строителями и эксплуатантами судов, эффективное использование эксплуатантами судов режимной, текущей и прогностической, в первую очередь экстренной, гидрометинформации (штормовых предупреждений и оповещений, а также незамедлительно передаваемых сообщений о фактических и прогнозируемых резких изменениях погоды и загрязнении морской среды) в целях обеспечения безопасности людей и окружающей среды, снижения затрат, минимизации рисков и ущерба от опасных природных явлений гидрометеорологического характера;

в) осуществление компанией гидрометеорологических наблюдений на судах с последующей передачей полученных данных в ближайший метеорологический центр.

148. Требования настоящего раздела не применяются к объектам морского транспорта, указанным в подпункте «а» пункта 5 настоящего технического регламента, выпущенным в обращение на территории Российской Федерации до даты вступления в силу настоящего технического регламента.

III. ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ПРОЦЕССОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ И УТИЛИЗАЦИИ ОБЪЕКТОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

149. Министерство транспорта Российской Федерации и компания должны обеспечить выполнение требований к безопасности эксплуатации судна в период плавания в ледовых условиях, предусмотренных пунктами 150—153 настоящего технического регламента.

150. Судно должно иметь соответствующую ледовым условиям района плавания категорию ледовых усилений, установленную уполномоченным Министерством транспорта Российской Федерации органом классификации судов.

151. Плавание по трассам Северного морского пути осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации в области внутренних морских вод, территориального моря и прилежащей зоне.

152. Проводка судна по трассам Северного морского пути и во льдах замерзающих неарктических морей планируется и осуществляется с учетом прогнозов развития ледовой обстановки в период навигации, а также оценки фактических и прогнозируемых гидрометеорологических условий.

153. Проводка судна во льдах замерзающих неарктических морей регламентируется правилами, утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации.

154. Проектировщики, строители, изготовители и эксплуатанты объектов морского транспорта должны обеспечить выполнение требований к безопасности судна, находящегося в ремонте, предусмотренных пунктами 155—157 настоящего технического регламента.

155. Материалы и изделия, используемые при ремонте судна, должны соответствовать требованиям настоящего технического регламента.

156. При подготовке судна к ремонту с выводом его из эксплуатации должны быть:

а) очищены трюмы, палубы и льяла от остатков пожароопасного груза, мусора и нефтесодержащих вод;

б) сдано топливо, кроме запаса, необходимого для обеспечения живучести судна, и по согласованию с судоремонтной организацией топливо, которое размещено в танках, в непосредственной близости к которым не планируется проведения огневых работ;

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

г) зачищены и дегазированы топливные, топливобалластные и масляные цистерны, внутри которых планируется проведение ремонтных работ, а также заполнены инертными газами или водой другие топливные и масляные цистерны с их трубопроводами;

д) освобождены от взрывоопасных холодильных агентов трубопроводы и системы холодильной установки, резервуары, если в местах их размещения планируется проведение огневых работ;

е) удалены с судна пиротехнические средства;

ж) проверена готовность систем и средств обнаружения, локализации и тушения пожара;

з) 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 горючих и смазочных материалов, приказ по судну о мерах по обеспечению пожарной безопасности и стояночное расписание по борьбе с пожаром.

157. При постановке судна в док должны выполняться следующие требования:

а) необходимо зачистить и дегазировать грузовые танки, топливные и масляные цистерны с их трубопроводами по всему судну или отдельным районам, в которых будут проводиться ремонтные работы;

б) необходимо сдать топливо, кроме необходимого для обеспечения живучести и нужд судна. Места расположения неосвобожденных и недегазированных топливных и масляных цистерн по палубе, по наружному борту, а после подъема судна — по днищу должны быть обозначены белой краской и надписями «Топливо!», «Не применять огонь!»;

в) требуется удалить с судна все взрывоопасные и легковоспламеняющиеся грузы, предметы и вещества;

г) корпус судна должен быть заземлен;

д) должна быть проверена готовность судовых средств обнаружения, локализации и тушения пожара с записью в судовом журнале.

158. Компании, производящие утилизацию объектов морского транспорта, должны обеспечить выполнение требований к безопасности судна, материалов и изделий для судна при выводе из эксплуатации или утилизации, предусмотренных пунктами 159 и 160 настоящего технического регламента.

159. При выводе из эксплуатации (выводе на отстой) судна на длительный срок следует:

а) воду из танков, отсеков, водяных цистерн и отстойников удалить;

б) все топливные и масляные цистерны, в том числе грузовые танки наливных судов, зачистить и пропарить;

в) воду и отложения из полостей охлаждения двигателей, компрессоров и всей системы охлаждения удалить;

г) сточно-фановую систему и систему сбора льяльных вод очистить и жидкость из систем удалить;

д) крышки люков, световых фонарей и отверстий шахты машинного отделения задраить;

е) стеклянные окна и двери в надстройке закрыть щитами;

ж) открытия грузовых трюмов (бункеров) и других отверстий в палубе закрыть щитами и водонепроницаемыми чехлами;

з) забортные отверстия, кингстоны и забортные ящики закрыть;

и) палубные механизмы, шлюпки и другие устройства закрыть водонепроницаемыми чехлами;

к) поставить судно на отстой в удобном для этого месте, исключающем усиленную коррозию обшивки и опасность повреждений корпуса во время ледохода.

160. При утилизации судна, материалов и изделий для судна необходимо выполнять следующие требования:

а) утилизация судов (судовых технических средств) должна осуществляться в соответствии с рекомендациями строителя судов (изготовителя судовых технических средств) в порядке, установленном законодательством Российской Федерации в области промышленной безопасности, и в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды;

б) компания, производящая утилизацию судов (судовых технических средств), должна разработать документацию 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, а также 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;

е) элементы корпусных конструкций, компонентов механизмов, устройств и оборудования механической установки и судовых систем, имеющие в своем составе химические, взрыво- и пожароопасные вещества, а также загрязненные токсическими и горюче-смазочными материалами, должны быть удалены с судна;

ж) судовое оборудование необходимо отключить от любых источников питания;

з) остатки горюче-смазочных материалов утилизируют, при этом должны осуществляться сбор и предварительная очистка утилизируемых горюче-смазочных материалов с последующей отправкой их на переработку или регенерацию для исключения попадания горюче-смазочных материалов в почву и водоемы, уменьшения опасности возникновения или недопущения аварийных ситуаций.

IV. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

161. Опасные производственные объекты инфраструктуры морского транспорта должны соответствовать требованиям, установленным законодательством Российской Федерации в области промышленной безопасности и санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

162. Проектировщики, строители и эксплуатанты объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить выполнение требований пожарной безопасности этих объектов, предусмотренных пунктами 164—169 настоящего технического регламента.

163. Перегрузочные причалы нефтегрузов, перевозимых наливом, должны быть обособленными от других перегрузочных комплексов порта и пассажирских терминалов.

164. Места погрузки (выгрузки) взрывоопасных веществ должны быть не ближе 250 метров от жилых строений, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, а также от общих мест погрузки и хранения грузов.

165. Территорию перегрузочных причалов необходимо содержать в чистоте и систематически очищать от горючих производственных и бытовых отходов. Освобождающаяся тара, упаковочный материал, металлическая стружка, промасленные обтирочные материалы и другие отходы необходимо удалять в специально отведенные для этого места и своевременно утилизировать.

166. Курение на причалах запрещается. На территории, где курение запрещено, на видных местах должны быть вывешены соответствующие запрещающие знаки.

167. Организационно-технические мероприятия по обеспечению пожарной безопасности включают:

а) обеспечение мер по созданию условий для эффективной и быстрой работы пожарных подразделений на объектах инфраструктуры морского транспорта;

б) организацию обучения персонала объектов инфраструктуры морского транспорта способам ликвидации аварий и обеспечение необходимой профессиональной и психологической подготовки обслуживающего персонала на этих объектах на случай борьбы с пожаром;

в) организацию мероприятий по спасанию людей во время пожаров и при ликвидации аварий на объектах инфраструктуры морского транспорта;

г) разработку схем эвакуации людей с использованием водяных завес, систем аварийной вентиляции и индивидуальных средств спасения;

д) проведение расследований, анализа и обобщения данных о пожарах и взрывах на объектах инфраструктуры морского транспорта с определением частоты событий, инициирующих пожароопасные аварии;

е) разработку комплексных планов по повышению уровня защиты объектов инфраструктуры морского транспорта по результатам обследования объектов инфраструктуры морского транспорта.

168. В целях пожарной безопасности на судне необходимо соблюдение следующих требований:

а) необходимо обеспечить с помощью технических решений предотвращение разрушений под действием первичных взрывов и пламени 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 и средств отсечки поступления горючих жидкостей в очаг;

б) следует обеспечить оснащение пожарных подразделений, охраняющих объекты инфраструктуры морского транспорта, пожарной техникой, в том числе специальной передвижной пожарной техникой для тушения мощных пожаров, мощными лафетными стволами, управляемыми дистанционно и устойчивыми к возможному взрыву, а также носимыми приборами газового анализа на пары топлив и окислителей;

в) должны быть созданы условия для скорейшего ввода в действие пожарных подразделений путем устройства подъездных путей и создания возможности забора воды из акватории порта;

г) следует ограничить массу горючих неметаллических материалов и веществ, используемых в конструкциях объектов, изделий и оборудовании;

д) необходимо предусматривать оснащение оборудования на объекте быстродействующими, в том числе автоматическими, средствами отсечки поступления горючих жидкостей в аварийную зону;

е) необходимо предусматривать оснащение объектов инфраструктуры морского транспорта устройствами для ограничения растекания горючих жидкостей;

ж) должно быть обеспечено ограничение распространения пожара с помощью противопожарных разрывов и преград;

з) необходимо предусматривать устройство противопожарных перегородок и преград в кабельных каналах, тоннелях и паттернах;

и) следует обеспечивать оснащение оборудования объектов инфраструктуры морского транспорта огнепреградителями;

к) следует обеспечивать флегматизацию горючих смесей в оборудовании объектов инфраструктуры морского транспорта;

л) необходимо предусматривать размещение пожароопасного оборудования в изолированных помещениях;

м) во взрывоопасных зонах необходимо использовать взрывозащищенное электрооборудование и исключить все источники искрообразования;

н) необходимо предусматривать оснащение объектов инфраструктуры морского транспорта устройствами водяного смыва пролитых горючих жидкостей и окислителей;

о) для повышения огнезащищенности элементов конструкций следует предусматривать применение огнезащитных красок и покрытий.

169. Объекты инфраструктуры морского транспорта должны отвечать требованиям законодательства Российской Федерации в области обеспечения пожарной безопасности, правил морской перевозки опасных грузов и настоящего технического регламента.

170. Проектировщики, строители и эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить выполнение требований их экологической безопасности, предусмотренных пунктами 171—178 настоящего технического регламента.

171. Дренажные системы, отстойники, системы оборотного водоснабжения и ввода флокулянтов для осаждения мелких фракций и другие системы причалов необходимо содержать в исправном состоянии.

172. Средства обеспечения перегрузки нефти и нефтепродуктов должны быть оснащены:

а) устройствами, предотвращающими попадание нефти и нефтепродуктов в воду;

б) комплектами по локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;

в) блокирующими устройствами, автоматически прекращающими перегрузку нефтепродуктов при разрыве соединений или в других аварийных случаях.

173. Оборудование для перегрузки легковоспламеняющихся жидкостей должно иметь береговой трубопровод отвода паров нефти из грузовых танков в специальные береговые емкости, оснащенный устройством для соединения с газоотводными трубами нефтеналивных судов.

174. Система канализации и очистные сооружения, необходимые для сбора и приема производственно-дождевых стоков в порту, должны поддерживаться в исправном состоянии.

175. На судне необходимо иметь планы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, согласованные и утвержденные в установленном порядке.

176. Объекты инфраструктуры морского транспорта обеспечиваются техническими средствами и специализированными судами в достаточном количестве для уборки территории и очистки акватории от мусора, нефтепродуктов и других вредных веществ, а также для приема с судов нефтесодержащих и сточных вод и мусора.

177. Объекты инфраструктуры морского транспорта должны быть обеспечены документацией по ликвидации возможных очагов поражения при аварийных ситуациях.

178. В случаях, не предусмотренных настоящим техническим регламентом, объекты инфраструктуры морского транспорта должны соответствовать требованиям, установленным международными договорами о предотвращении загрязнения с судов, защите и сохранении морской среды, законодательством Российской Федерации в области охраны окружающей среды и водным законодательством Российской Федерации.

179. Транспортная безопасность объектов инфраструктуры морского транспорта обеспечивается выполнением требований, предусмотренных международными договорами и законодательством Российской Федерации в области транспортной безопасности.

V. ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ПРОЦЕССОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, ЭКСПЛУАТАЦИИ, ВЫВОДА ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ЛИКВИДАЦИИ И РЕМОНТА ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

180. Проектировщики и строители объектов инфраструктуры морского транспорта обязаны обеспечить выполнение требований, предусмотренных пунктами 181—182 настоящего технического регламента.

181. При проектировании и строительстве необходимо:

а) учитывать сейсмические, экологические и ледовые условия района и места возведения сооружения;

б) проводить на всех стадиях проектирования и строительства объектов инфраструктуры морского транспорта систематический мониторинг навигационно-гидрографической и гидрометеорологической обстановки в районах сооружений;

в) выбирать при проектировании сооружений приемлемые для окружающей среды материалы с учетом их последующей утилизации и захоронения.

182. В случаях, не предусмотренных настоящим техническим регламентом, объекты инфраструктуры морского транспорта должны отвечать требованиям, установленным законодательством Российской Федерации в области охраны окружающей среды, промышленной безопасности и водным законодательством Российской Федерации.

183. Эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить выполнение требований безопасности их эксплуатации, предусмотренных пунктами 184—198 настоящего технического регламента.

184. Обеспечение безопасности эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта должно осуществляться на основе выполнения следующих требований:

а) разработка и ведение паспорта объекта инфраструктуры морского транспорта;

б) установление и соблюдение режима эксплуатации с учетом вероятности возникновения затрудняющих производство работ неблагоприятных и опасных гидрометеорологических явлений, изменения режима работ или их прекращения при получении штормового предупреждения;

в) ведение технического надзора за объектом инфраструктуры морского транспорта;

г) своевременное проведение в необходимых объемах ремонтно-восстановительных мероприятий;

д) разработка и соблюдение эксплуатирующей организацией инструкций и других документов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию объекта;

е) наличие квалифицированного персонала, обслуживающего объект инфраструктуры морского транспорта;

ж) разрешительный характер эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта.

185. Техническую эксплуатацию объекта инфраструктуры морского транспорта осуществляет его владелец.

186. Техническая эксплуатация объекта инфраструктуры морского транспорта должна обеспечивать безопасные условия для плавания, швартовки, стоянки и обработки судов, безопасность, сохранность и повышение долговечности объекта инфраструктуры морского транспорта при его взаимодействии с судами, работе оборудования и портовых транспортных средств, складировании грузов и воздействии гидрометеорологических факторов, а также неблагоприятных и опасных природных явлений гидрометеорологического характера.

187. Каждый объект инфраструктуры морского транспорта должен иметь технический паспорт сооружения и другие предусмотренные законодательством Российской Федерации документы.

188. Объект инфраструктуры морского транспорта должен эксплуатироваться при соблюдении установленных для него норм эксплуатационных нагрузок, которые указаны в техническом паспорте сооружения. Увеличение нагрузок на объект инфраструктуры морского транспорта сверх установленных норм запрещается. Схемы эксплуатационных нагрузок должны быть указаны на плакате, установленном на причале на видном месте.

189. Объект инфраструктуры морского транспорта не должен иметь повреждений, которые бы препятствовали его безопасной эксплуатации. Смещения и деформации объекта в период его эксплуатации не должны превышать допустимых значений, устанавливаемых проектом такого объекта. Величины предельных смещений и деформаций при отсутствии их в проекте устанавливаются аккредитованным испытательным центром и отражаются в техническом паспорте сооружения.

190. Границы каждого объекта инфраструктуры морского транспорта должны быть обозначены. Следует сохранять и возобновлять разметку, которая используется при проведении обследования такого объекта аккредитованным испытательным центром.

191. Для обеспечения безопасной швартовки судна и сохранности причала необходимо выполнять следующие требования:

а) швартовные и отбойные устройства причального сооружения должны находиться в исправном техническом состоянии 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 части сооружения, не предназначенные специально для швартовки, запрещается;

г) не допускается швартовка к причалу судна с параметрами большими, чем параметры расчетного судна, указанного в техническом паспорте сооружения.

192. Причал должен быть оборудован по кордону колесоотбойным брусом, который необходимо содержать в исправном состоянии.

193. Через трубопроводы и другие коммуникации, выступающие над поверхностью земли, устанавливаются переходные мостики для безопасного прохода людей.

194. На поверхности головы каждой швартовной тумбы наносятся цифровые обозначения, читаемые со стороны берега сверху (порядковый номер швартовной тумбы), а ниже, под горизонтальной чертой, — расстояния в метрах до ближайших швартовных тумб слева и справа, разделенные между собой вертикальной чертой. Телефонные и электрические колонки должны быть пронумерованы в пределах одного причала.

195. Режим эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта должен соответствовать его назначению, проектным характеристикам и (или) фактическому техническому состоянию. При возникновении существенных изменений в техническом состоянии объекта инфраструктуры морского транспорта в целях обеспечения безопасной эксплуатации режим эксплуатации должен быть изменен. Изменение режима эксплуатации осуществляет аккредитованный испытательный центр после проведения обследования объекта инфраструктуры морского транспорта. Сведения об изменении режима эксплуатации помещаются в технический паспорт сооружения.

196. Для обеспечения безопасной эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта эксплуатирующая организация разрабатывает справочник допускаемых нагрузок. В справочнике допускаемых нагрузок для фактически перегружаемой номенклатуры грузов приводятся схемы загрузки и таблицы с высотой складирования различных грузов. В справочнике допустимых нагрузок отражается основная номенклатура грузов. При появлении дополнительной номенклатуры грузов до корректировки справочника допускаемых нагрузок высота складирования

грузов отражается в рабочих технологических документах. Эксплуатация объекта с превышением допускаемых нагрузок запрещается.

197. Эксплуатационный персонал, обслуживающий объект инфраструктуры морского транспорта, должен иметь соответствующее выполняемым работам образование и соблюдать требования настоящего технического регламента.

198. Объекты инфраструктуры морского транспорта, на которых осуществляется перегрузка опасных грузов, в том числе нефтепродуктов, должны быть оснащены техническими средствами мониторинга и документирования швартовных и грузовых операций.

199. Организация, эксплуатирующая наливной причал, должна обеспечить выполнение требований безопасности их эксплуатации, предусмотренных пунктами 200—211 настоящего технического регламента.

200. В связи с технической эксплуатацией наливного причала, на котором осуществляется слив и налив наливных продуктов, необходимо обеспечить его исправное техническое состояние, безопасную перегрузку наливных продуктов, выполнение требований противопожарных и санитарных норм, техники безопасности и требований промышленной безопасности, законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения и водного законодательства Российской Федерации.

201. При сливе и наливе наливных продуктов необходимо применять специализированные сливно-наливные устройства, оборудованные устройствами предупреждения аварийных разливов наливных продуктов и обеспечения пожарной безопасности. Кроме сливно-наливных устройств наливной причал должен быть оборудован в соответствии с разработанными проектировщиком технологическими схемами, обеспечивающими безопасность перегрузки наливных продуктов.

202. Количество специализированных сливно-наливных устройств и их взаимное расположение и специализация должны соответствовать ассортименту наливных продуктов.

203. Присоединительные устройства оборудуются предохранительными устройствами, исключающими их самопроизвольное отсоединение от судна в процессе слива (налива) при выходе судна из зоны обслуживания наливного устройства.

204. Налив грузового судна и плавбункеровщика у наливного причала производится силами и средствами наливного терминала и причала.

205. Нефтеналивное судно должно сливать нефтепродукты своими средствами.

206. Наливной причал оборудуется боновыми заграждениями и устройствами для сбора возможных проливов нефтепродуктов с поверхности водоемов.

207. На наливном причале должны находиться специальные приспособления для надежного заземления трубопроводов и судна.

208. Наливной причал оборудуется системами и устройствами противопожарной защиты.

209. Технологическая площадка наливного причала должна иметь твердое покрытие и ограждение по контуру высотой не менее 0,4 метра, а также специальное устройство для отвода нефтесодержащих стоков.

210. Не допускается налив нефтепродуктов в судно на неспециализированном наливном причале, не имеющем технологических схем, обеспечивающих безопасность перегрузки наливных грузов и устройств противопожарной и противоаварийной защиты.

211. Наливной причал должен отвечать требованиям законодательства Российской Федерации в области промышленной безопасности.

212. Эксплуатирующая организация рейдового перегрузочного комплекса должна обеспечить выполнение требований безопасности его эксплуатации, предусмотренных пунктами 212—215 настоящего технического регламента.

213. Режим эксплуатации рейдового перегрузочного комплекса представляет собой совокупность условий, ограничений и требований, которые обеспечивают рациональное и безопасное использование сооружения и должны соблюдаться

всеми лицами, связанными с эксплуатацией гидротехнических сооружений, включая экипажи ошвартованных на рейдовом перегрузочном комплексе судов и плавсредств.

214. Для обеспечения нормального режима эксплуатации рейдового перегрузочного комплекса эксплуатирующей организации необходимо:

а) ввести (обозначить на картах) границы рейдового перегрузочного комплекса с учетом операционной акватории и зон безопасности и правила плавания в районе этого комплекса;

б) не допускать превышения установленных в проекте рейдового перегрузочного комплекса значений допускаемых нагрузок и внешних воздействий;

в) соблюдать правила подхода, швартовки и стоянки судов и плавучих средств на рейдовом перегрузочном комплексе;

г) поддерживать в исправном состоянии элементы, устройства и оборудование рейдового перегрузочного комплекса;

д) соблюдать правила пожарной безопасности;

е) обеспечивать экологическую безопасность в районе рейдового перегрузочного комплекса;

ж) проводить мероприятия по предотвращению повреждений и обеспечению живучести (исправности) рейдового оборудования;

з) поддерживать проектные глубины на акватории рейдового перегрузочного комплекса и подходах к нему.

215. Эксплуатацию рейдового перегрузочного комплекса необходимо выполнять с соблюдением следующих требований:

а) необходимо выполнение установленных ограничений по водоизмещению ошвартованного судна и гидрометеорологическим условиям (скорость ветра и течения, интенсивность волнения);

б) необходимо постоянное наблюдение со стороны вахтенной службы судна за его положением и дрейфом относительно берега и навигационных опасностей, а также осуществление ежедневных осмотров надводной части бочки и швартова;

в) в случае обнаружения превышения скорости ветра и высот волн по отношению к допускаемой скорости ветра и высоты волны, а также при обнаружении сноса судна судно должно покинуть рейдовую стоянку.

216. При осуществлении погрузочно-разгрузочных работ на рейдовом перегрузочном комплексе с использованием судна-накопителя к судну-накопителю применяются требования, предъявляемые к судну, перевозящему соответствующий груз.

217. Эксплуатирующие организации и организации, производящие ликвидацию объектов инфраструктуры морского транспорта, должны обеспечить выполнение требований безопасности, предусмотренных пунктами 218—221 настоящего технического регламента.

218. В случае когда дальнейшее использование объекта инфраструктуры морского транспорта невозможно или нецелесообразно, собственник объекта принимает решение о выводе его из эксплуатации или утилизации. Утилизация должна осуществляться следующими способами:

а) уничтожение, в том числе путем полной утилизации;

б) частичная утилизация.

219. Обеспечение безопасности объекта инфраструктуры морского транспорта, который выведен из эксплуатации или подлежит утилизации, должно осуществляться собственником такого объекта или эксплуатирующей организацией. В этот период необходимо осуществлять постоянный контроль безопасного состояния выведенного из эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта.

220. При временном выводе объекта инфраструктуры морского транспорта из эксплуатации собственником такого объекта должны быть предусмотрены меры, необходимые для исключения или сведения к минимуму риска его аварии. С этой целью необходимо предусмотреть и обеспечить выполнение следующих требований, обеспечивающих недопущение причинения вреда жизни, здоровью людей, имуществу физических и юридических лиц и окружающей среде:

а) необходимо запретить швартовку судна у сооружения, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, проезд автотранспортных средств и крановой техники, а также проход людей;

б) огородить забором аварийный участок или сооружение в целом на полосе определенной ширины и вывесить информационные таблички;

в) необходимо осуществить организацию и обеспечение систематических и инструментальных наблюдений за деформациями объекта;

г) разработать проект реконструкции объекта инфраструктуры морского транспорта, составить календарный график выполнения ремонтных работ, а также выполнить работы по реконструкции.

221. В случаях, не предусмотренных настоящим техническим регламентом, объекты инфраструктуры морского транспорта должны соответствовать требованиям, установленным законодательством Российской Федерации в области градостроительной деятельности и в области охраны окружающей среды.

222. Организации, производящие ремонт объектов инфраструктуры морского транспорта, должны обеспечить выполнение требований безопасности, предусмотренных пунктами 223—231 настоящего технического регламента.

223. Для сохранения и восстановления технических и эксплуатационных характеристик объекта инфраструктуры морского транспорта, подвергшегося физическому износу в процессе его технической эксплуатации, следует планировать и реализовывать ремонтные работы (текущий и капитальный ремонт). К капитальному ремонту относятся работы, в процессе которых производится восстановление, замена или защита основных конструкций, обеспечивающих прочность, устойчивость и долговечность сооружения в целом или его частей. В зависимости от объема и состава работ капитальный ремонт может быть выборочным или комплексным.

224. Планирование ремонтных работ следует осуществлять на основе материалов технического надзора, осуществляемого эксплуатирующей организацией и аккредитованным испытательным центром. На основании периодических осмотров определяется перечень текущих ремонтных работ и эксплуатирующей организацией составляется годовой план текущего ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта. План капитального ремонта такого объекта составляется после проведения обследования сооружения аккредитованным испытательным центром. В этот план включаются работы, указанные в извещении о необходимости выполнения ремонтных работ, а также капитальные работы, отмеченные в актах периодического осмотра. Материалы обследования и заключение о техническом состоянии сооружения должны быть в качестве исходных данных включены в состав технического задания на разработку проекта ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта. Планирование и осуществление ремонтных работ осуществляется организацией, на которую это возложено договором, а при отсутствии договора — собственником портового сооружения.

225. Капитальный ремонт объекта инфраструктуры морского транспорта не допускается выполнять без проекта ремонта этого объекта и проекта производства ремонтных работ этого объекта, которые должны учитывать следующие особенности:

а) производство работ в условиях, действующих на ремонтном предприятии;

б) возможность производства работ без вывода ремонтируемого объекта инфраструктуры морского транспорта из эксплуатации;

в) снижение несущей способности сооружения в целом и отдельных конструкций в связи с износом и повреждениями;

г) повышенная опасность, связанная с возможной разборкой конструкций;

д) повышенная опасность подводно-технических работ в стесненных условиях при ремонте объекта инфраструктуры морского транспорта;

е) повышенная опасность загрязнения окружающей среды при очистке или разборке существующих конструкций, загрязненных в процессе эксплуатации, и при ремонтном дноуглублении.

226. В проекте ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта в случае разрушения или повреждения знаков опорной и наблюдательной сети инструмен-

тальных наблюдений за техническим состоянием сооружения должно предусматриваться их восстановление.

227. Капитальный ремонт должен выполняться специализированной организацией, имеющей (если это необходимо) соответствующие разрешения, обладающей необходимой квалификацией, структурой, персоналом, оборудованием и опытом работы в этой области.

228. Приемку законченных ремонтных работ осуществляет комиссия, назначаемая заказчиком. Комиссия осуществляет проверку соответствия выполненных работ проекту ремонтных работ объекта инфраструктуры морского транспорта, а также наличия и полноты исполнительной документации, актов на скрытые работы и промежуточной приемки ответственных конструкций, результатов испытаний и проверок, предусмотренных этим проектом, и по результатам этой проверки принимает решение о выполнении ремонтных работ.

229. Сведения о выполненных ремонтных работах объекта инфраструктуры морского транспорта должны быть занесены в технический паспорт сооружения этого объекта.

230. После приемки работ, связанных с реконструкцией объекта инфраструктуры морского транспорта, или работ, позволяющих значительно изменить режим эксплуатации этого объекта, производится внеочередное обследование сооружения аккредитованным испытательным центром и эксплуатирующая организация на основе проведенного обследования разрабатывает декларацию соответствия.

231. Ремонтные работы объекта инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить восстановление технических и эксплуатационных характеристик, необходимую долговечность конструкции и безопасную эксплуатацию этого объекта. При расчетном физическом износе объекта инфраструктуры морского транспорта более 30 процентов необходимо провести его капитальный ремонт или реконструкцию.

232. В случаях, не предусмотренных настоящим техническим регламентом, объекты инфраструктуры морского транспорта должны соответствовать требованиям, предусмотренным законодательством Российской Федерации в области градостроительной деятельности.

VI. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОБЪЕКТОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

233. Идентификация объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта производится в целях:

а) обеспечения прав участников рынка на обоснованный выбор объектов морского транспорта и связанной с ними инфраструктуры с учетом достоверной информации о них;

б) защиты приобретателей от недобросовестного изготовителя (строителя, продавца);

в) обеспечения безопасности объектов морского транспорта, а также окружающей среды, жизни, здоровья людей и сохранности имущества;

г) установления соответствия объектов морского транспорта требованиям настоящего технического регламента;

д) установления соответствия объектов морского транспорта сведениям, декларируемым (заявляемым) изготовителем (строителем, продавцом).

234. Идентификация объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта проводится в случаях, когда в информации о конкретном объекте представлено неполное его описание или необходимо подтверждение достоверности описания.

235. Идентификация объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта проводится с учетом требований, предусмотренных разделами II и IV настоящего технического регламента, по объективным показателям идентификации продукции и по описаниям, представленным изготовителем (строителем, продавцом).

В качестве описания используются нормативные документы федеральных органов исполнительной власти, национальные стандарты, стандарты организаций, сопроводительная документация, договоры поставки, контракты, спецификации, надписи маркировочных таблиц и другие документы, характеризующие идентифицируемые указанные объекты.

236. В зависимости от задач идентификации и специфики идентифицируемых объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта используются следующие процедуры идентификации:

а) экспертиза документации;

б) испытания идентифицируемого объекта;

в) экспертиза документации и испытания идентифицируемого объекта.

237. При идентификации объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта путем экспертизы документации для установления принадлежности идентифицируемого объекта к заявленному виду, конкретным типу и марке проводится изучение сопроводительных документов, технического паспорта сооружения и другой документации изготовителя (строителя), а также их сличение с внешним видом объекта, его инфраструктурой и маркировкой. При этом реализуется следующая последовательность действий:

а) устанавливается принадлежность указанных объектов конкретного вида к объектам технического регулирования настоящего технического регламента;

б) сравниваются данные, указанные в регистрационных и технических документах и (или) маркировке указанных объектов с фактическими данными объектов технического регулирования конкретного вида, при этом проверяются:

для объектов морского транспорта:

наименование объекта, тип, модель и модификация;

наименование изготовителя объекта или данные по его происхождению, а также дата изготовления;

технические условия или другой документ, по которому выпускается объект морского транспорта;

сведения, указанные в техническом паспорте сооружения и (или) других сопроводительных документах;

для объектов инфраструктуры морского транспорта:

наименование объекта и его тип;

границы объекта;

наименование эксплуатирующей организации;

вид деятельности;

список составных частей объекта с их выходными данными (наименование, тип, дата постройки, реконструкции или капитального ремонта и другие необходимые данные).

238. При недостаточности или ненадежности информации, полученной при экспертизе документации, а также при оценке соответствия идентифицируемых объекта морского транспорта и объекта инфраструктуры морского транспорта требованиям настоящего технического регламента проводятся испытания конкретного объекта (если это применимо к этому объекту конкретного 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 морского транспорта или объекта инфраструктуры морского транспорта.

Методики выполнения измерений, используемые при определении показателей идентификации, должны быть метрологически аттестованы и обеспечивать объективность и достоверность результатов испытаний.

239. Результаты идентификации объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта анализируются и оформляются в виде протокола идентификации, содержание которого включает:

а) информацию об изготовителе (о строителе) идентифицируемого объекта с указанием юридического адреса и реквизитов;

б) наименование идентифицируемого объекта и отношение к классификационной группировке;

в) сведения об идентифицируемом объекте, 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 законодательства Российской Федерации;

з) наименование нормативной или технической документации на идентифицируемый объект (при наличии) или другой документации, содержащей описание продукции (контракт на поставку, сертификат качества, документ, подтверждающий показатели безопасности объекта, спецификация), техническое описание для импортной продукции или сведения о наличии аналогов отечественных документов;

и) заключение о проведении дополнительных исследований (если требуется);

к) заключение о соответствии идентифицируемого объекта заявленному наименованию и (или) показателям, установленным техническим паспортом этого объекта.

VII. ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ

240. Объекты морского транспорта подлежат оценке и подтверждению соответствия требованиям настоящего технического регламента.

241. В отношении объектов морского транспорта, указанных в подпункте «а» пункта 5 настоящего технического регламента, устанавливается форма оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента в виде классификации.

242. Классификация объектов морского транспорта:

а) выполняется органом классификации судов;

б) включает:

рассмотрение и согласование технической документации;

техническое наблюдение за изготовлением, постройкой, ремонтом, модернизацией, обновлением и утилизацией объектов морского транспорта;

освидетельствования, осуществляемые в течение всего периода эксплуатации каждого объекта до его списания;

оформление документов о соответствии объектов морского транспорта требованиям настоящего технического регламента.

243. Рассмотрение и согласование технической документации осуществляется в соответствии со следующими правилами:

а) орган классификации судов рассматривает и согласовывает техническую документацию на постройку, переоборудование, модернизацию и ремонт судов, изготовление и ремонт изделий и изготовление материалов для установки на судах (технические и технорабочие проекты, рабочую документацию, технические условия, стандарты и другие нормативно-технические документы), а также согласовывает компьютерные программы, используемые для целей проектирования и при эксплуатации судов;

б) техническая документация разрабатывается и представляется на рассмотрение до начала постройки (изготовления) объекта морского транспорта. Документы должны содержать все необходимые данные для проверки выполнения требований настоящего технического регламента. Если документы представляются в электронном виде, то их формат и способ передачи согласовываются с органом классификации судов в каждом конкретном случае;

в) в случае применения принципиально новых решений могут быть представлены на рассмотрение техническое задание, техническое предложение, эскизный проект, а также опытно-конструкторские и научно-исследовательские разработки. Такие документы согласованию не подлежат. По результатам их рассмотрения составляется письмо-заключение (отзыв) органа классификации судов;

г) изменения, вносимые в ранее согласованную техническую документацию и затрагивающие требования, предусмотренные настоящим техническим регламентом, согласовываются с органом классификации судов;

д) орган классификации судов не проверяет правильность выполнения вычислительных операций при расчетах, в том числе по согласованным им программам, а рассматривает конечные результаты расчетов. Расчеты должны выполняться по методикам, согласованным с органом классификации судов. В отдельных слу-

чаях проводится дополнительная экспертиза достоверности конечных результатов расчетов;

е) при наличии в технической документации решений, отличающихся от требований, предусмотренных настоящим техническим регламентом, проектная организация представляет перечень таких решений с изложением их существа и технических обоснований. В своем заключении орган классификации судов сообщает о принятых решениях по представленному перечню решений, отличающихся от требований, предусмотренных настоящим техническим регламентом. Отступления, не внесенные в перечень, не считаются согласованными, и орган классификации судов может потребовать их устранения на любой последующей стадии проектирования, постройки или изготовления объектов морского транспорта;

ж) документация, представляемая на рассмотрение, является конфиденциальной и может передаваться третьей стороне только с письменного согласия ее владельца.

244. Техническое наблюдение включает в себя регулярные проверки выполнения требований настоящего технического регламента в процессе постройки, переоборудования, модернизации, ремонта судов и их объектов, изготовления и ремонта изделий и изготовления материалов для установки на судах.

245. Техническое наблюдение осуществляется по следующим правилам:

а) объем и методы проверок, измерений и испытаний устанавливаются органом классификации судов и в каждом случае подлежат уточнению в предварительных заявках с учетом условий производства. К заявке прилагается перечень контрольных проверок объектов морского транспорта и технологических операций, обязательных для предъявления органу классификации судов после контроля персоналом организации и оформления персоналом соответствующих документов;

б) при постройке, переоборудовании, обновлении, модернизации, ремонте объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов на основании результатов поэтапных проверок, швартовных и ходовых испытаний (в применимых случаях) выдает свидетельство о классификации;

в) организация, выполняющая работы по постройке, переоборудованию или ремонту судов, изготовлению материалов и изделий, должна обеспечить следующие необходимые требования для проведения технического наблюдения:

предоставлять необходимую для работы техническую документацию, в том числе документы контроля качества продукции;

подготавливать объекты морского транспорта, указанные в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, к проведению проверок в необходимом объеме;

обеспечивать безопасность проведения освидетельствований;

обеспечивать присутствие персонала, ответственного за предъявление объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, к освидетельствованию;

г) в случае соблюдения требований настоящего технического регламента и технической документации, указанной в пункте 243 настоящего технического регламента, в процессе изготовления, модернизации, ремонта материалов и изделий для судов, указанных в абзаце третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает свидетельство об одобрении типа объекта технического регулирования. Материалы, изделия и оборудование для судов, указанные в абзаце третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, допускаются к установке на судах только при наличии свидетельства, выданного органом классификации судов;

д) при несоблюдении организацией требований, предусмотренных подпунктом «г» настоящего пункта, орган классификации судов вправе отказаться от проведения технического наблюдения, письменно мотивировав свой отказ.

246. Освидетельствование судна в эксплуатации заключается в проверке соответствия судна требованиям настоящего технического регламента и включает в себя:

проверку наличия согласованной технической документации, документов на материалы и комплектующие изделия, актов службы технического контроля организации и актов предыдущих освидетельствований;

наружный осмотр, измерения, проверку в действии и испытания;

оформление и выдачу документов органа классификации судов.

247. Освидетельствование судна в эксплуатации осуществляется по следующим правилам:

а) после постройки, а также обновления, переоборудования, модернизации или ремонта объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, следствием которых явилось изменение их типа и назначения, производится первоначальное освидетельствование судна. При первоначальном освидетельствовании проверяется соответствие элементов указанных объектов морского транспорта согласованной технической документации и требованиям настоящего технического регламента, а также выявляются их конструктивные особенности и техническое состояние для выдачи документов о соответствии судна требованиям настоящего технического регламента. Объем первоначального освидетельствования указанных объектов морского транспорта в эксплуатации устанавливается органом классификации судов в зависимости от объема переоборудования, модернизации или ремонта, срока службы объекта технического регулирования, технического состояния его элементов и наличия технической документации;

б) освидетельствование судна производится на подготовленном к эксплуатации объекте морского транспорта, указанном в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, с целью оформления документов о соответствии объекта технического регулирования требованиям настоящего технического регламента;

в) при освидетельствовании судна судовладелец представляет документы, подтверждающие объем и качество выполненных после предшествующего классификационного освидетельствования работ, результаты измерений параметров, акты об испытаниях элементов объекта технического регулирования и сертификаты на замененные детали;

г) в процессе освидетельствования судна должно быть проверено выполнение требований, предъявленных при его предшествующем освидетельствовании. Объекты морского транспорта, указанные в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, и их элементы следует проверить на соответствие требованиям настоящего технического регламента, при этом в применимых случаях проверяются особенности конструкции, технические характеристики, правильность функционирования, качество монтажа, состав, комплектность и другие свойства. После этого должны быть определены техническое состояние элементов объектов технического регулирования и возможность оформления документов о соответствии этих объектов и их элементов требованиям настоящего технического регламента;

д) объекты морского транспорта, указанные в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, должны проходить освидетельствование судна 1 раз в 5 лет начиная с даты первоначального или последнего классификационного освидетельствования судна. Орган классификации судов может изменить промежуток времени между освидетельствованиями судна или укрупненных его элементов (корпуса, энергетической установки, электрооборудования), если это обусловлено динамикой изменения их технического состояния, связанной с возрастом судна, наработкой судовых технических средств и изменением условий плавания;

е) в период между освидетельствованиями судна орган классификации судов осуществляет контроль технического состояния объектов технического регулирования в виде ежегодных освидетельствований, результаты которых оформляются актами. В случае выявления при ежегодных освидетельствованиях несоответствия объектов технического регулирования требованиям настоящего технического регламента орган классификации судов приостанавливает действие свидетельства о классификации до устранения выявленного несоответствия;

ж) в случае соблюдения требований настоящего технического регламента при освидетельствовании объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает свидетельство о классификации сроком на 5 лет;

з) о повреждениях объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, судовладелец незамедлительно уведомляет орган классификации судов и предъявляет судно для освидетельствования независимо от того, привело повреждение к аварии или нет.

248. Орган классификации судов оформляет следующие документы:

а) документы о соответствии объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, требованиям настоящего технического регламента, которые выдаются на основании положительных результатов технического наблюдения за строительством (изготовлением) объекта технического регулирования и (или) освидетельствования судна и его элементов;

б) свидетельство о классификации, выдаваемое органом классификации судов, подлежащее ежегодному подтверждению этим органом и являющееся документом о соответствии объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, требованиям настоящего технического регламента;

в) свидетельство об одобрении типа объекта технического регулирования, выдаваемое органом классификации судов, являющееся документом о соответствии объектов морского транспорта, указанных в абзаце третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, требованиям настоящего технического регламента;

г) акт освидетельствования объекта технического регулирования перед утилизацией, выдаваемый органом классификации судов, являющийся документом о соответствии объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, перед их утилизацией требованиям настоящего технического регламента.

249. Оценка соответствия объектов инфраструктуры морского транспорта требованиям настоящего технического регламента проводится в форме государственного контроля (надзора).

250. В случаях, не предусмотренных настоящим техническим регламентом, объекты инфраструктуры морского транспорта должны соответствовать требованиям Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

VIII. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ НАСТОЯЩЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА

251. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента в отношении объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта осуществляется в установленных сферах ведения в соответствии с законодательством Российской Федерации:

Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (ее территориальными органами);

Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору;

Федеральной службой по надзору в сфере природопользования;

Федеральной службой по надзору в сфере здравоохранения и социального развития;

Министерством регионального развития Российской Федерации;

Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий;

Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору;

Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека;

органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

252. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента в отношении капитального строительства объектов инфраструктуры морского транспорта на стадиях строительства, реконструкции и капитального ремонта этих объектов в соответствии с законодательством Россий-

ский Федерации о градостроительной деятельности производится исключительно в форме государственного строительного надзора.

253. Полномочия и ответственность органов государственного контроля и надзора установлены законодательством Российской Федерации.

254. Ответственность за несоответствие объектов технического регулирования или связанных с ними процессов проектирования, изысканий, строительства, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ремонта требованиям настоящего технического регламента возлагается на проектировщиков, строителей (изготовителей) и эксплуатирующие организации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

ПЕРЕЧЕНЬ
объектов морского транспорта

1. Суда

Наименование объекта технического регулирования
морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям
суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река — море) плавания, осуществляющие перевозки грузов, пассажиров и их багажа по морским путям и по внутренним водным путям с заходом в иностранный морской порт

2. Материалы, изделия и оборудование для судов

Спасательные средства

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
74 4800	спасательные круги	правило III/4, правило X/3, правила III/7.1 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97(73), правила 8.1 и 8.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1780	огни, указывающие местонахождение спасательных средств: а) для коллективных спасательных средств и дежурных шлюпок; б) для спасательных кругов; в) для спасательных жилетов	правило III/4, правило X/3, правила III/7.1.3, III/22.1.2, III/22.3.1, III/32.1, III/32.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97(73), правила 8.1, 8.3, 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр MSC/Circ.885, резолюция MSC.81(70)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
74 4800	автоматически действующие шашки для спасательных кругов	правило III/4, правило X/3, правила III/7.1.3 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97(73), правила 8.1, 8.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4800	спасательные жилеты	правило III/4, правило X/3, правила III/7.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97(73), правила 8.1, 8.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4800	гидрокостюмы и защитные костюмы с теплоизоляцией (без теплоизоляции)	правило III/4, правило X/3, правила III/7.3, III/22.4, III/32.3 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC 97(73), правила 8.1 и 8.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4800	гидротермокостюмы и защитные костюмы, используемые без спасательного жилета	правило III/4, правило X/3, правила III/7.3, III/22.4, III/32.3 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97(73), правила 8.1 и 8.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4800	теплозащитные средства	правило III/4, правила III/7.3, III/22.4, III/32.3 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.81(70)
64 1800	парашютные ракеты (визуальные сигнальные средства)	правило III/4, правило X/3, правила III/6.3 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC 97(73), правила 8.1, 8.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1780; 64 1800	фальшфейеры (визуальные сигнальные средства)	правило III/4, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.81(70)
64 1800; 64 1780	плавучие дымовые шашки (визуальные сигнальные средства)	правило III/4, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.81(70)
74 4800	линеметательные устройства	правило III/4, правило X/3, правила III/18 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97(73), правила 8.1 и 8.8 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
74 4700; 74 4800	надувные спасательные плоты	правило III/4, правило X/3, правила III/21.1, III/31.1 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4700; 74 4800	жесткие спасательные плоты	правило III/4, правило X/3, правила III/21.1, III/31.1.1.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4700; 74 4800	самовосстанавливающиеся спасательные плоты	правило III/4, правило X/3, правила III/26.2.4 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.809, циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4700; 74 4800	двухсторонние спасательные плоты с тентом	правило III/4, правило X/3, правила III/26.2.4 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.809, циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1120	устройства, обеспечивающие свободное всплытие, для спасательных плотов (гидростатические разобщающие устройства)	правило III/4, правило X/3, правила III/13.4.2, III/26.2.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1 и 8.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4700; 74 4800	спасательные шлюпки	правило III/4, правило X/3, правила III/21.1, III/31.1.1.1, III/31.1.2.1, III/31.1.6, III/31.1.7 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.81(70)
74 4700; 74 4800	дежурные шлюпки	правило III/4, правило X/3, правила III/21.2, III/31.2 и III/34, резолюция MSC.48(66), резолюция MSC.97(73), правила 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
74 4700; 74 4800	скоростные дежурные шлюпки	правило III/4, правило X/3, правила III/26.3 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правило 8.1 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр MSC/Circ.809, резолюция MSC.81(70)
64 1120	спусковые устройства с лопарями и лебедкой (шлюпбалки)	правило III/4, правило X/3, правила III/23, III/33 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5, 8.6 и 8.7 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1120	спусковые устройства для спуска спасательных шлюпок методом свободного падения	правило III/4, правило X/3, правила III/33 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5 и 8.7 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1120	спусковые устройства для спасательных плотов	правило III/4, правило X/3, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5, 8.6 и 8.7 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1120	спусковые устройства для скоростных дежурных шлюпок	правило III/4, правило X/3, правила III/26.3.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правило 8.1 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр MSC/Circ.809, резолюция MSC.81(70)
64 1120	разобщающий механизм: а) для спасательных и дежурных шлюпок; б) для спасательных плотов, спускаемых с помощью лопаря или лопарей	правило III/4, правило X/3, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правила 8.1 и 8.5 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1120	разобщающая система для спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	правило III/4, правило X/3, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правила 8.1 и 8.5 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
74 4800	морские эвакуационные системы	правило III/4, правило X/3, правила III/15, III/26.2.1, III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.7 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
74 4800	средства спасания	правило III/4, правило X/3, правила III/26.4 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.810, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70), циркуляр MSC/Circ.810
64 1780	световозвращающие материалы	правило III/4, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), приложение 2 к резолюции A.658(16)
64 1780	радиолокационный отражатель для спасательных и дежурных шлюпок	правило III/4, правило X/3, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция A.384(X), резолюция A.384(X)
64 1780	двигатель для спасательных и дежурных шлюпок	правило III/4, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.81(70)
64 1780	подвесной мотор для дежурной шлюпки	правило III/4, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.81(70)
64 1780	прожекторы для использования на спасательных и дежурных шлюпках	правило III/4, правило X/3, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.81(70)
74 4800	открытые двухсторонние спасательные плоты	правило III/4, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97(73), приложение 11 к Кодексу ВС 2000 года[2]
64 1810; 64 1680	устройства для передачи лоцмана: а) лоцманские трапы; б) механический лоцманский подъемник и его вспомогательное оборудование	правило V/23, правило V/23.6, резолюция A.889 (21), циркуляр MSC/Circ.773
64 1780	радиолокационный отражатель для спасательных плотов	правила III/4, III/34, правило X/3, резолюция MSC.48 (66)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
74 4800	материалы для гидрокостюмов	правила III/4, III/34, резолюция MSC.48 (66)
64 8700	системы громкоговорящей связи и общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация	правило III/6(5), правило 7.2 Кодекса СС[3], резолюция A.830 (18), циркуляр MSC/Circ.808, резолюция MSC.97(73), правило 4.2.2 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1810	посадочные штормтрапы	правило III/4, правило X/3, правило III/34, резолюция MSC.48 (66), резолюция MSC.97 (73), правило 8.1 Кодекса ВС 2000 года[2]

Оборудование предотвращения загрязнения

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1973 года[4], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 1600	оборудование для фильтрации нефти с содержанием нефти на выходе не более 15 частей на 1 миллион	приложение I, правила 16(1), (2), (4) и (5), резолюция MEPC.60(33), резолюция MEPC.107(49)
43 8900	индикаторы поверхности раздела нефть — вода	приложение I, правило 15(3)(b), резолюция MEPC.5(XIII)
43 8900	сигнализаторы содержания нефти	приложение I, правила 16(1), (2), (4) и (5), резолюция MEPC.60(33), резолюция MEPC.107(49)
43 8900	системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяного танкера	приложение I, правило 15(3)(a), правило 15(3)(c), резолюция A.586(14), резолюция MEPC.108(49)
64 1600	установки для обработки сточных вод	приложение IV, правило 8(1)(b), резолюция MEPC.2(VI)
64 1600	судовые инсинераторы	приложение VI, правило 16(2)(a), резолюция MEPC.76(40)
43 8900	регистрирующие устройства мониторинга выбросов окислов азота (NOx)	приложение VI, правило 2.4.5 главы 2 Технического кодекса по NOx[5]
64 1600	системы очистки выхлопных газов для уменьшения судовых выбросов окислов азота (NOx) или любой другой эквивалентный метод уменьшения выбросов NOx	правила 13.3(b)(i), 13.3(b)(ii) приложения VI

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1973 года[4], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 1600	системы очистки выхлопных газов для уменьшения судовых выбросов окислов серы (SOx) или любой другой технологический метод уменьшения выбросов SOx	правила 14.4(b), 14.4(c) приложения VI, резолюция MEPC.130(53)
31 2000	судовые дизельные двигатели	правило 13 приложения VI, Технический кодекс по NOx[5]

Оборудование и материалы противопожарной защиты

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 2000	первичные палубные покрытия	правила II-2/4.4.4, II-2/6.3, части 2 и 6 приложения 1 к резолюции MSC.61(67), приложение 2 к циркуляру MSC/Circ.1004
64 1830	переносные огнетушители	правило II-2/10.3.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), главы 4.1.2, 4.2.1 Кодекса СПБ[6], правило II-2/10.3, резолюция A.951(23), резолюция MSC.97(73), правила 7.7.4, 7.8.4.1.3, 7.17.3.7 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1830	снаряжение пожарного — защитная одежда	правило II-2/10.10.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 3.2.1.1.1 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC. 97(73), правило 7.10.3.1.1 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1830	снаряжение пожарного — ботинки	правило II-2/10.10.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 3.2.1.1.2 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.10.3.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1830	снаряжение пожарного — перчатки	правило II-2/10.10.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 3.2.1.1.1 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.10.3.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1830	снаряжение пожарного — шлем	правило II-2/10.10.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 3.2.1.1.3 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.10.3.1.3 Кодекса ВС 2000 года[2]

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 1830	снаряжение пожарного — автономный дыхательный аппарат, работающий на сжатом воздухе	правило II-2/10.10.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), главы 3.2.1, 3.2.1.2, 3.2.1.3 Кодекса СПБ[5], правило II-2/ 19.3.6.2, резолюция MSC.97(73), правило 7.10.3.2.2 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 8860	спринклерные системы для жилых и служебных помещений и постов управления, равноценные системам, указанным в правиле II-2/12 Конвенции от 1974 года[1], и их составные части	правила II-2/7.5.3.2, II-2/7.5.5.2, II-2/10.6.1.1, II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.2, резолюция MSC.98(73), глава 8.1 Кодекса СПБ[6], резолюция A.800(19)
64 2000	перекрытия (противопожарные конструкции): а) класса «А»; б) класса «В»	правила II-2/3.2.5, II-2/3.4.4, резолюция A.754 (18), резолюция MSC.61(67), часть 3 приложения 1 и приложение 2 к Кодексу МИО[7], циркуляр MSC/Circ.916, циркуляр MSC/Circ.1004, циркуляр MSC/Circ.1005
64 2000	устройства безопасности в газоотводных системах для предотвращения прохождения пламени в грузовые танки танкеров	правила II-2/4.5.3.3, II 2/4.5.3.4.1.4, II-2/4.5.6.1 и II-2/16.3.2.2.3, циркуляр MSC/Circ.677, циркуляр MSC/Circ.1009
64 2000	негорючие материалы	правило II-2/3.33, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.2.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.799(19), часть 1 приложения 1 и приложение 2 к резолюции MSC.61(67)
29 0000	материалы вырезов, за исключением вырезов, изготовленных из стали, для трубопроводов, проходящих через конструкции типа «А» или «В»	правила II-2/9.3.1 и II-2/9.3.2, резолюция A.753(18), резолюция A.754(18), часть 3 приложения 1 к резолюции MSC.61(67)
29 0000	материалы для топливных трубопроводов, их клапанов и арматуры	правила II-2/4.2.2.5.1 и II-2/4.2.2.5.6, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.5.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.753(18)
64 2000	двери для огнестойких перекрытий	правила II-2/9.4.1.1.2, II-2/9.4.1.2.1 и II-2/9.4.2, резолюция A.754(18), часть 3 приложения 1 к резолюции MSC.61(67), циркуляр MSC/Circ.916, циркуляр MSC/Circ.1004
64 9000	системы управления противопожарными дверьми	правило II-2/ 9.4.1.1.4.15, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.9.3.3 Кодекса ВС 2000 года[2], часть 4 приложения 1 к резолюции MSC.61(67)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 2000	материалы для поверхностей и палубные покрытия с низким распространением пламени, краски, лаки и другие отделочные материалы	правила II-2/3.29, II-2/ 5.3.2.4 и II-2/6.2, правило X/3, правила II-2/3.40.4, II-2/3.40.5, II-2/9.7.1.1.1, II-2/9.7.4.4.3.1, II-2/5.3.1.1, резолюция MSC.97(73), правила 7.4.3.4, 7.4.3.5 и 7.4.3.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.653(16), части 2 и 5 приложения 1 и приложение 2 к резолюции MSC.61(67), циркуляр MSC/Circ.916 с поправками, циркуляр MSC/Circ.1008, циркуляр MSC/Circ.1004
64 2000	драпировки, занавеси и другие висящие тканевые изделия	правила II-2/3.40.3 и II-2/9.2.2.3.2, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.4.3.3.3 Кодекса ВС 2000 года[2], часть 7 приложения 1 к резолюции MSC.61(67)
64 2000	обитая мебель	правила II-/3.40.6 и II-2/ 9.2.2.3.2, правило X/3, правила II-2/3.40.6, II-2/5.3.3, резолюция MSC.97(73), правило 7.4.3.3.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.652(16), часть 8 приложения 1 к резолюции MSC.61(67)
64 2000	спальные принадлежности	правила II-2/3.40.7 и II-2/9.2.2.3.2, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.4.3.3.5 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.688(17), часть 9 приложения 1 к резолюции MSC.61(67)
64 2000	пожарные заслонки	правило II-2/9.7.1.2, правило II-2/9.7.1.1, часть 3 приложения 1 к резолюции A.754(18), резолюции MSC.61(67)
64 2000	окна и иллюминаторы	правило II-2/9.4.1.3, правило II-2/4.5.2.3, циркуляр MSC/Circ.847, часть 3 приложения 1 к резолюции A.754(18), резолюции MSC.61(67), циркуляр MSC/Circ.1004
64 2000	проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях класса «А»: а) электрических кабелей; б) трубопроводов; г) шахт; д) каналов; е) другие проходы	правило II-2/9.3.1, часть 3 приложения 1 к резолюции A.754(18), резолюция MSC.61(67)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 2000	проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях класса «В»: а) электрических кабелей; б) трубопроводов; в) шахт; г) вентиляционных каналов; д) светильников; е) другие проходы	правило II-2/9.3.2, часть 3 приложения 1 к резолюции А.754(18), резолюция MSC.61(67)
64 8860	автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара и их составляющие (спринклеры, сигнализаторы потока, панели сигнализации)	правила II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.1.1 и II-2/10.6.2, резолюция MSC.98(73), главы 8.1, 8.2.5.2.3 Кодекса СПБ[6]
64 1830	пожарные рукава	правило II-2/10.2.3.1.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 7.7.5.5 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1830	оборудования для анализа содержания кислорода и паров	правило VI/3.1, правила II-2/4.5.7.1, II-2/4.5.7.2.1 и II-2/4.5.7.2.2, резолюция MSC.98 (73), глава 15.2.4.2.4 Кодекса СПБ[6]
64 8860	стационарные спринклерные системы для высокоскоростных судов и их составные части	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 7.13.1 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр MSC/Circ.912, резолюция MSC.44(65), резолюция А.800(19)
64 2000	материалы, ограничивающие распространение огня, кроме мебели, для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 7.2.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.40(64), резолюция MSC.90(71)
64 2000	материалы, ограничивающие распространение огня, для мебели для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 7.2.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.40(64), резолюция MSC.90(71)
64 2000	огнестойкие перекрытия для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 7.2.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.45(65)
64 2000	противопожарные двери на высокоскоростных судах	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правила 7.2.1 и 7.4.2.6, Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.45(65)
64 2000	пожарные заслонки на высокоскоростных судах	правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.6.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.45(65)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 2000	проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях на высокоскоростных судах трубопроводов, воздуховодов, органов управления, электрических кабелей и другое	правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.4.2.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.45(65)
64 1830	переносные огнетушители для спасательных и дежурных шлюпок	правило III/4, правило X/3, правило III/34, резолюция MSC.97(73), правило 8.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 8860	альтернативные устройства для систем пожаротушения галоном (хладоном) в машинных помещениях и насосных отделениях — равноценные системы пожаротушения с использованием воды и их составные части	правила II-2/10.4.1.1.3, II-2/10.9.1 и II-2/10.9.3, резолюция MSC.98(73), глава 7.2.2 Кодекса СПБ[6], циркуляр MSC/Circ.668, циркуляр MSC/Circ.728
64 6300	системы низко расположенного освещения (составляющие) (фотолюминесцентные, светящиеся, с электрическим питанием, освещением)	правила II-2/13.3.2.5.1, II-2/13.3.2.5.2, резолюция MSC.98(73), глава 11 Кодекса СПБ[6], резолюция A.752 (18)
64 1830	аварийные дыхательные устройства	правила II-2/1.2.2.2, II-2/13.3.4 и II-2/13.4.3, резолюция MSC.98(73), глава 3.2.2 Кодекса СПБ[6], циркуляр MSC/Circ.849
64 8860	системы инертных газов и их составные части	правило II-2/4.5.5, правило II-2/4.5.5, резолюция MSC.98(73), глава 15 Кодекса СПБ[6], циркуляр MSC/Circ.847, циркуляры MSC/Circs.1009, 677, 485, 450/Rev.1, 387, 353 и 282, резолюция A.567(14)
64 8860	системы автоматического или ручного пожаротушения фритюрниц (жировых варочных агрегатов) и их составные части	правила II-2/1.2.2.3 и II-2/10.6.4, правило X/3, правила II-2/10.6.4.2 — II-2/10.6.4.5, подпункт 7.7.6 Кодекса ВС 2000 года[2] к резолюции MSC.97(73)
64 8860	снаряжение пожарного — предохранительный трос	правило II-2/10.1, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.10.3.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.98(73), глава 3.2.1.3 Кодекса СПБ[6]
64 8860	равноценные стационарные газовые системы пожаротушения для машинных помещений и грузовых насосных отделений и их составные части	правила II-2/10.4.1.1.1 и II-2/10.9.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 5.2.5 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.7.3.1 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр MSC/Circ.848

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8860	равноценные стационарные газовые системы пожаротушения для машинных помещений (аэрозольные системы) и их составные части	правило II-2/10.4.1.1.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 5.2.5 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.7.3.1 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр MSC/Circ.1007
64 8860	пенообразователи стационарных систем пожаротушения пеной высокой кратности	правило II-2/10.4.1.1.2, резолюция MSC.98(73), глава 6.2.2 Кодекса СПБ[6], циркуляр MSC/Circ.670
64 8860	оборудование стационарных систем пожаротушения с использованием воды местного применения для машинных помещений категории «А»	правила II-2/1.2.2.4 и II-2/10.5.6, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.7.3.2.1 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр MSC/Circ.913
64 8860	распылители стационарных систем пожаротушения водораспылением для помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений для транспортных средств	правила II-2/19.3.1.3, II-2/19.3.9, II-2/20.6.1.2, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 7 Кодекса СПБ[6], правила II-2/20.6.1.1.3, II-2/20.6.1.3, II-2/20.6.1.4, резолюция MSC.97(73), правило 7.8.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.123 (V), циркуляр MSC/Circ.914
64 1830	защитная одежда, стойкая к химическому воздействию	правило II-2/19.3.6.1
29 0000	гибкие шланги и их концевые соединения	правила II-2/4.2.2.5.1 и II-2/4.2.2.5.6, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.5.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.753(18)
64 1830	непереносные и возимые огнетушители	правила II-2/10.5.1.2.2, II-2/10.5.2.2.2 и II-2/10.5.3.2.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 4.1.2 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правила 7.5.6.11.2, 7.5.6.11.3 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 6200	пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов (для судов, построенных начиная с 1 июля 2002 г.)	правило II-1/44.2, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 12.4 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1830	стволы комбинированного типа: а) с распыленной струей; б) с компактной струей	правило II-2/10.2.3.3.4, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.7.5.6 Кодекса ВС 2000 года[2]

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 4900	стационарная система сигнализации обнаружения пожара для постов управления, жилых и служебных помещений, машинных помещений и машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием	правила II-2/7.2.2, II-2/7.4 и II-2/7.4.1, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 9 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.7.1 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 4900	дымовые извещатели	правила II-2/7.2.2 и II-2/7.4, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 9.2.3.1.2 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.7.1 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 4900	тепловые извещатели	правила II-2/7.2.2 и II-2/7.4, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 9.2.3.1.3 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.7.1 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1800	безопасные электрические лампы (ручные фонари)	правило II-2/10.10, правило X.3, резолюция MSC.98(73), глава 3.2.1.1.4 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.10.3.1.4 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 8860	распылители для стационарной системы пожаротушения водораспылением для машинных помещений	правило II-2/10.4, резолюция MSC.98(73), глава 7 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), глава 7 Кодекса СПБ[6]
64 1830	пожарные рукава, намотанные на вьюшки	правила II-2/10.2.3.1.1 и II-2/10.2.3.3.2, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.7.5.5 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 1830	системы дымообнаружения путем забора проб воздуха (составляющие)	правила II-2/7.6, II-2/19.3.3 и II-2/20.4.2, резолюция MSC.98(73), глава 10 Кодекса СПБ[6]
64 4900	световые извещатели	правила II-2/7.1 и II-2/7.2.2, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 9.2.3.1.1 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правила 7.7.1, 7.7.1.5 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 4900	ручные извещатели	правила II-2/7.1 и II-2/7.2.2, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 9.2.1.1 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.7.1 Кодекса ВС 2000 года[2]

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 4900	система подачи сигнала тревоги	правила II-2/7.1 и II-2/7.2.2, правило X/3, резолюция MSC.98(73), глава 9.2.5 Кодекса СПБ[6], резолюция MSC.97(73), правило 7.7.1 Кодекса ВС 2000 года[2]
64 8860	системы пожаротушения малярных и кладовых помещений и их составные части	правило II-2/10.6.3, циркуляр MSC/Circ.847
64 1830	стационарные средства для пожаротушения каналов вытяжной вентиляции камбузных плит и их составные части	правило II-2/9.7.5
64 1830	средства пожаротушения вертолетной палубы и их составные части	правило II-2/18.1.2, резолюция A.855(20)
64 1830	переносной пенный комплект	правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 7.8.4.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.98(73), глава 4.1.2 Кодекса СПБ[6]
64 2000	перекрытия класса «С»	правило II-2/3.10, правило II-2/3.5, резолюция A.799(19), резолюция A.653(16), части 1, 2 и 5 приложения 1 и приложение 2 к резолюции MSC.61(67)
64 9000	системы газообразного топлива, используемого для хозяйственных нужд, и их составные части	правило II-2/4.3
64 8860	стационарная газовая система пожаротушения и ее составные части	правило II-2/10.4.1.1.1, правило X/3, правила II-2/10.5.1.1, II-2/10.6.3.1.1, II-2/10.7.1.1, II-2/10.7.1.3 и II-2/10.9.1.1, резолюция 97(73), правила 7.7.3.3, 7.15 и 7.17.3.8.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.98(73), глава 5.2.2 Кодекса СПБ[6]
64 8860	стационарные системы пожаротушения пеной средней кратности на палубе (стационарные палубные системы пенотушения пеной средней кратности) для танкеров и их составные части	правило II-2/10.8.1, резолюция MSC.98(73), глава 14 Кодекса СПБ[6], циркуляр MSC/Circ.798
64 8860	стационарные системы пожаротушения пеной на палубе (стационарные системы пожаротушения пеной низкой кратности) для танкеров и их составные части	правило II-2/10.8.1, резолюция MSC.98(73), главы 6.2.3. и 14 Кодекса СПБ[6], циркуляр MSC/Circ.582

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8860	пенообразователи стационарных систем пожаротушения для танкеров-химовозов	резолюция MSC.4(48), параграф 11.3 главы 11 Кодекса МКХ[8], циркуляр MSC/Circ.799, циркуляр MSC/Circ.582, циркуляр MSC/Circ.553
	Навигационное оборудование	
64 8700	магнитный компас	правило V/18.1, правило V/19.2.1.1, резолюция A.382 (X), резолюция A.694 (17)
64 8700	устройство передачи магнитного курса	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.3.5, резолюция MSC.97 (73), правило 13.2.5 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 2 к резолюции MSC.86 (70), резолюция A.694 (17)
64 8700	гирокомпас	правило V/18.1, правило V/19.2.5.1, резолюция A.424 (XI), резолюция A.694 (17)
64 8700	эхолот	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.3.1, резолюция MSC.97 (73), правило 13.4.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.224 (VII), приложение 4 к резолюции MSC.74 (69), резолюция A.694 (17)
64 8700	лаг, устройство для измерения и отображения скорости и пройденного расстояния	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.3.4, резолюция A.824 (19), резолюция MSC.96(72), резолюция MSC.97 (73), правило 13.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 8700	измеритель скорости поворота	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.9.1, резолюция A.526 (13), резолюция A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8700	приемник (приемоиндикатор) радионавигационной системы ЛОРАН-С	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.6, резолюция MSC.97 (73), правило 13.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.818 (19), резолюция A.694 (17)
64 8700	приемник (приемоиндикатор) радионавигационной системы «Чайка»	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.6, резолюция MSC.97 (73), правило 13.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.818 (19), резолюция A.694 (17)
64 8700	приемник (приемоиндикатор) глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) GPS	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.6, резолюция MSC.97 (73), правило 13.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.819 (19), резолюция A.694 (17)
64 8700	приемник (приемоиндикатор) глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) ГЛОНАСС	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.6, резолюция MSC.97 (73), правило 13.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.53 (66), резолюция A.694 (17)
64 8700	система управления курсом судна (авторулевой)	правило V/18.1, правило V/19.2.8.2, резолюция A.342 (IX), приложение 3 к резолюции MSC.64 (67), резолюция A.694 (17)
64 8700	радио локационный ответчик для поиска и спасания (диапазон 9 ГГц)	правило III/4, правило IV/14, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило III/6.2.2, правило IV/7.1.3, резолюция MSC.97 (73), правило 14.7.1.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.530 (13), резолюция A.802 (19), резолюция A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8700	индикатор углового положения пера руля	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.5.4, резолюция MSC.97 (73), правило 13.7.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 8700	индикатор частоты вращения (оборотов) гребного винта	правило V/18.1, правило V/19.2.5.4, резолюция A.694 (17)
64 8700	индикатор шага гребного винта	правило V/18.1, правило V/19.2.5.4, резолюция A.694 (17)
64 8700	компас для спасательных и дежурных шлюпок	правило III/4, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правила 8.1.6 и 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило III/34, резолюция MSC.97 (73), правило 8.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правила 4.4.8.5 и 5.1.2.2.3 резолюции MSC.48 (66)
64 8700	интегрированная система ходового мостика	правило V/18.7, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.4 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.6, резолюция MSC.97 (73), правило 15.4.3 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 1 к резолюции MSC.64 (67), резолюция A.694 (17)
64 8700	регистратор данных рейса, упрощенный регистратор данных рейса	правила V/18.1, V/20.2 и X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/20, резолюция A.861 (20), резолюция MSC.97 (73), правило 13.16 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 8700	электронная картографическая навигационно-информационная система с устройством резервирования и растровая картографическая навигационно-информационная система	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.4, правило V/19.2.1.5, резолюция MSC.97 (73), правило 13.8 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 5 к резолюции A.817 (19), приложение 4 к резолюции MSC.64 (67), резолюция MSC.86 (70), резолюция A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8700	гирокомпас для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.2.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.821 (19), резолюция A.694 (17)
64 8700	аппаратура универсальной автоматической идентификационной системы	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.4, приложение 3 к резолюции MSC.74 (69), резолюция MSC.97 (73), правило 13.15 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 8700	система управления траекторией судна	правило V/18.7, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.4 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.8.2, резолюция MSC.97 (73), правило 13.12 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 2 к резолюции MSC.74 (69), резолюция A.694 (17)
64 8700	средства автоматической радиолокационной прокладки	правила V/18.1, V/19.2.3.2, V/19.2.7.1 и V/19.2.8.1, резолюция A.278 (VIII), резолюция A.477 (XII), приложение 4 к резолюции MSC.64 (67), резолюция A.823 (19), резолюция A.694 (17)
64 8700	средства автоматического сопровождения	правила V/18.1, V/19.2.3.2, V/19.2.7.1 и V/19.2.5.5, резолюция A.278 (VIII), резолюция A.477 (XII), приложение 4 к резолюции MSC.64 (67), резолюция A.694 (17)
64 8700	средства электронной прокладки	правила V/18.1, V/19.2.3.2, V/19.2.3.3 и V/19.2.7.1, резолюция A.278 (VIII), резолюция A.477 (XII), приложение 4 к резолюции MSC.64 (67), резолюция A.694 (17)
64 8700	средства автоматической радиолокационной прокладки для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.5 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.823 (19), резолюция A.820 (19), резолюция A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8700	средства автоматического сопровождения для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.5 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 4 к резолюции A.820 (19), резолюция MSC.64 (67), резолюция A.694 (17)
64 8700	радиолокационный отражатель	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97(73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.7, резолюция MSC.97(73), правило 13.13 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.384 (X)
64 8700	система управления курсом для высокоскоростных судов (авторулевой)	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.12 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.822 (19), резолюция A.694 (17)
64 8700	устройство дистанционной передачи курса	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.5.1, резолюция MSC.97 (73), правило 13.2.5 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.382 (X), резолюция MSC.116 (73), резолюция A.694(17)
64 6300	лампа дневной сигнализации	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.2.2, резолюция MSC.95 (72), резолюция MSC.97 (73), правило 13.9 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 6300	прожектор для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.9 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 8700	оборудование ночного видения для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.10 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.94 (72), резолюция A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8700	комбинированный приемоиндикатор глобальных навигационных спутниковых систем GPS и ГЛОНАСС	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.6, резолюция MSC.97 (73), правило 13.6 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 1 к резолюции MSC.74 (69), резолюция A.694 (17)
64 8700	приемная аппаратура дифференциальной подсистемы глобальной навигационной спутниковой системы ДГНСС (оборудование для приема дифпоправок)	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.6, резолюция MSC.97 (73), правило 13.6 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 2 к резолюции MSC.64 (67), резолюция MSC.36 (63), правило 7.7.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция A.694 (17)
64 8700	интегрированная навигационная система (ИНС)	правило V/18.7, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.4 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.6, приложение 3 к резолюции MSC.86 (70), резолюция A.694 (17)
64 8700	устройство повышения разрешающей способности цели РЛС	правило V/18.7, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 8700	система приема внешних звуковых сигналов	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.1.8, резолюция MSC.97 (73), правило 13.14 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 1 к резолюции MSC.86(70), резолюция A.694 (17)
64 8700	магнитный компас для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.382 (X), резолюция A.694(17)
64 8700	система управления траекторией для высокоскоростных судов	правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.97 (73), правило 13.12 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 8700	устройства индикации карт для судовой РЛС	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.3.2, резолюция MSC.97 (73), правило 13.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.817 (19), приложение 5 к резолюции MSC.64 (67), резолюция A.477 (XII), приложение 4 к резолюции MSC.64 (67), резолюция A.694 (17)
64 8700	устройство дистанционной передачи курса (гироскопический метод)	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.3.5, резолюция MSC.97 (73), правило 13.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.116 (73), резолюция A.694 (17)
64 8700	устройство дистанционной передачи курса (магнитный метод)	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.3.5, резолюция MSC.97 (73), правило 13.2 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 2 к резолюции MSC.86 (70), резолюция MSC.116 (73), резолюция A.694 (17)
64 8700	индикатор усилия и направления упора гребного винта	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.5.4, резолюция MSC.97 (73), правило 13.7.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
64 8700	индикатор усилия, направления упора, шага и режима работы подруливающего устройства	правило V/18.1, правило X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило V/19.2.5.4, резолюция MSC.36 (63), правило 13.11.2 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.11.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17)
	Радиооборудование	
68 1100	УКВ радиоустановка	правило IV/14, правило X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2],

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
		правило IV/7.1.1, резолюция MSC.36 (63), правило 14.6.1.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.7.1.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.385 (X), резолюция A.524 (13), резолюция A.803 (19), приложение 1 к резолюции MSC.68 (68), резолюция A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862
68 1100	приемник (радиоустановка) для ведения наблюдения за цифровым избирательным вызовом на канале 70 УКВ	правило IV/14, правило X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/7.1.2, правило 14.6.1.2 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.7.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.803 (19), приложение 1 к резолюции MSC.68 (68), резолюция A.694 (17)
68 1100	приемник службы НАВТЕКС	правило IV/14, правило X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/7.1.4, правило 14.6.1.4 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.7.1.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.525 (13), резолюция A.694 (17)
68 1100	приемник (радиоаппаратура) системы расширенного группового вызова	правило IV/14, правило X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/7.1.5, правило 14.6.1.5 Кодекса ВС 1994 года[9], правило 14.7.1.5 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.570 (14), резолюция A.664 (16), резолюция A.694 (17)
68 1100	приемник (радиоаппаратура) КВ-буквопечатающей телеграфии для приема информации о безопасности на море	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 3.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/7.1.5, правило X/3, правило 14.6.1.5 Кодекса ВС 1994 года[9], правило 14.7.1.5 Кодекс ВС 2000 года[2], резолюции A.699(17), A.700 (17), A.806 (19) и A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
68 1100	спутниковый аварийный радиобуй — указатель местоположения (спутниковый АРБ) 406 МГц (система КОСПАС-САРСАТ)	правила IV/14, IV/7.1.6 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило 14.6.1.6 Кодекса ВС 1994 года[9], правило 14.7.1.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюции A.662 (16), A.696 (17), A.810 (19), MSC.56 (66), MSC.120 (74) и A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862
68 1100	спутниковый аварийный радиобуй — указатель местоположения (спутниковый АРБ) (системы ИНМАРСАТ)	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/7.1.6, правило 14.6.1.6 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.7.1.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюции A.662 (16), A.812 (19) и A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862
68 1100	промежуточно-волновая радиоустановка	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правила IV/9.1.1 и IV/10.1.2, правило 14.8.1.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.9.1.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.804 (19), приложение 2 к резолюции MSC.68 (68), резолюция A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862
68 1100	радиоустановка (приемник) для ведения непрерывного наблюдения за ЦИВ ПВ-диапазона	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правила IV/9.1.2 и IV/10.1.3, правило 14.8.1.2 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.9.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.804 (19), приложение 2 к резолюции MSC.68 (68), резолюция A.694 (17)
68 1100	судовая земная станция (СЗС) ИНМАРСАТ-В	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/10.1.1, правило 14.9.1.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.10.1.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюции A.570 (14), A.808 (19) и A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
68 1100	судовая земная станция (СЗС) ИНМАРСАТ-С	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/10.1.1, правило 14.9.1.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.10.1.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюции A.570 (14), A.664 (3) и A.807 (19), приложение 4 к резолюции MSC.68 (68), резолюция A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862
68 1100	ПВ/КВ радиоустановка	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/10.2.1, правило 14.9.2.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.10.2.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.806 (19), приложение 3 к резолюции MSC.68 (68), резолюция A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862
68 1100	оборудование (приемник) для ведения наблюдения за ЦИВ ПВ/КВ-диапазона	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/10.2.2, правило 14.9.2.2 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 14.10.2.2 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.806 (19), приложение 3 к резолюции MSC.68 (68), резолюция A.694 (17)
64 8700	средства (УКВ аппаратура) двусторонней радиосвязи, использующие авиационные частоты	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правило 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/7.5, резолюция MSC.123(75), резолюция MSC.97 (73), правило 14.7.2 Кодекса ВС 2000 года[2], приложения 1 и 2 к резолюции MSC.80 (70), резолюция A.694 (17)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
65 7120	УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи для спасательных средств	правила III/4 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правила 8.1.6 и 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило III/6.2.1, резолюция MSC.36 (63), правило 8.2.1.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция 97 (73), правило 8.2.1.1 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 1 к резолюции A.809 (19), резолюция A.694 (17)
65 7120	стационарная УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи для спасательных средств	правила III/4 и X/3, резолюция MSC.36 (63), правило 14.13.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC. 97 (73), правила 8.1.6 и 13.17.1 Кодекса ВС 2000 года[2], правило III/6.2.1, резолюция MSC.36 (63), правило 8.2.1.1 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция 97 (73), правило 8.2.1.1 Кодекса ВС 2000 года[2], приложение 2 к резолюции A.809 (19), резолюция A.694 (17)
65 7120	УКВ аварийный радиобуй (УКВ АРБ)	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/8.3, резолюция MSC.97 (73), правило 14.8.3 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.662 (16), резолюция A.805 (19), резолюция A.694 (17)
33 7000	резервный источник или источники энергии для питания радиоустановок	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/13.2, резолюция MSC.97 (73), правило 14.13 Кодекса ВС 2000 года[2], циркуляр COMSAR/Circ.16, резолюция A.694 (17)
68 1100	судовая земная станция системы ИНМАРСАТ-F	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/10.1.1, резолюция MSC.97 (73), правило 14.10.1 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.570 (14), резолюция A.808 (19), резолюция A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
65 7120	панель бедствия (панель подачи оповещения при бедствии)	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/6.4, резолюция MSC.97 (73), правило 14.6.4 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862
65 7120	панель оповещения о бедствии (панель сигнализации о приеме оповещений при бедствии)	правила IV/14 и X/3, резолюция MSC.97 (73), правило 13.1.2 Кодекса ВС 2000 года[2], правило IV/6.6, резолюция MSC.97 (73), правило 14.6.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция A.694 (17), циркуляр MSC/Circ.862

Механические и электрические установки

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], Конвенции МОТ 152[10], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 1160	рулевые устройства	правило II-1/3-1, правило II-1/27, правило II-1/29, правило II-1/30
64 1400	рулевые машины судовые	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27, правило II-1/29, правило II-1/30
64 1400	рулевые машины судовые электрические	правило II-1/3-1, правило II-1/27, правило II-1/29, правило II-1/30
64 1400	рулевые машины судовые электрогидравлические	правило II-1/3-1, правило II-1/27, правило II-1/29, правило II-1/30
64 4600 64 4700	валопроводы, устройства дейдвудные, движители (движительные колонки)	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27
31 2010 31 2020	двигатели главные и вспомогательные внутреннего сгорания	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27
31 1100	турбины паровые главные и вспомогательные	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27
31 1100	турбины газовые главные и вспомогательные	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], Конвенции МОТ 152[10], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
41 6000 41 7000	зубчатые передачи и муфты	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27
64 1900 64 4800	механизмы вспомогательные (пусковые воздушные компрессоры, насосные агрегаты судовые, электровентиляторы судовые, сепараторы)	правило II-1/3-1, правило II-I/34, правило II-1/26, правило II-1/27
64 4900	машинные телеграфы	правило II-1/37
64 9200	системы дистанционного управления главными двигателями	правило II-1/31, правило II-1/49
64 9230	системы аварийно-предупредительной сигнализации и защиты	правило II-1/51, правило II-I/52, правило II-I/47
64 4500	теплообменные аппараты, холодильные установки, сосуды под давлением, арматура	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27
64 1110	якорные устройства	правило II-1/3-1, правило II-1/27
64 1200	швартовно-буксирные, леерные и тентовые устройства	правило II-1/3-1, правило II-1/27
64 1300	шпили и брашпили	правило II-1/3-1, правило II-1/26
64 1330	шпили электрические и электрогидравлические	правило II-1/3-1, правило II-1/27
64 1360	брашпили электрические и электрогидравлические	правило II-1/3-1, правило II-1/27
64 1500	лебедки, краны, конвейеры судовые	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
64 1510	лебедки и вьюшки судовые ручные	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
64 1520	лебедки судовые паровые	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
64 1530	лебедки и вьюшки судовые электрические и электрогидравлические	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
64 1120	шлюпочные и спасательные устройства	правило III/4, правило X/3, правила III/13.4.2, III/26.2.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.36 (63), правила 8.1 и 8.6 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правила 8.1 и 8.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], Конвенции МОТ 152[10], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 1540	лебедки шлюпочные, швартовные и другие судовые	правило III/4, правило X/3, правила III/13.4.2, III/26.2.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.36 (63), правила 8.1 и 8.6 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правила 8.1 и 8.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1550	лебедки буксирные, спасательные и другие лебедки	правило III/4, правило X/3, правила III/13.4.2, III/26.2.2 и III/34, резолюция MSC.48 (66), циркуляр MSC/Circ.811, резолюция MSC.36 (63), правила 8.1 и 8.6 Кодекса ВС 1994 года[9], резолюция MSC.97 (73), правила 8.1 и 8.6 Кодекса ВС 2000 года[2], резолюция MSC.81(70)
64 1130	грузовые и мачтовые устройства	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
64 1560	краны, кран-балки, тельферы судовые	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
64 1570	конвейеры (транспортеры) судовые	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
64 1580	элеваторы и другие погрузочно-разгрузочные механизмы судовые	правило II-1/3-1, статьи 3 (e, f), 4 (h, i), 21—23, 26—28 Конвенции МОТ-152[10]
31 2010	дизели и дизель-генераторы (без автотракторных)	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27, правило II-1/31
31 2020	дизели с турбонаддувом	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27, правило II-1/31
31 2050	дизели типа Ч8,5/11 и Ч9,5/11 с электрогенераторами	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27, правило II-1/31
31 2060	дизели Ч8,5/11 и Ч9,5/11 судовые главные	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27, правило II-1/31
64 4800	электровентиляторы судовые	правило II-1/3-1, правило II-2/5

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], Конвенции МОТ 152[10], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 4200	котлы судовые	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27, правило II-1/32
64 4500	турбогенераторы, опреснительные и теплообменные устройства судовые	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/27
33 8100	машины электрические крупные	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/40, правило II-1/41, правило II-1/42, правило II-1/43, правило II-1/45
33 8145	электрогенераторы морские	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/40, правило II-1/41, правило II-1/42, правило II-1/43, правило II-1/45
33 7160	генераторы переменного тока мощностью от 0,5 до 100 киловатт включительно в морском исполнении	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/40, правило II-1/41, правило II-1/42, правило II-1/43, правило II-1/45
33 7314	генераторы переменного тока мощностью свыше 100 киловатт в морском исполнении	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/40, правило II-1/41, правило II-1/42, правило II-1/43, правило II-1/45
33 7224	генераторы переменного тока XI габарита в морском исполнении	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/40, правило II-1/41, правило II-1/42, правило II-1/43, правило II-1/45
33 7232	генераторы переменного тока XII габарита в морском исполнении	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/40, правило II-1/41, правило II-1/42, правило II-1/43, правило II-1/45
33 2412 33 2422 33 2432 33 2442 33 2452 33 2462 33 2472	электродвигатели морские	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/29, правило II-1/30, правило II-1/40, правило II-1/45

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], Конвенции МОТ 152[10], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
33 3610	электродвигатели асинхронные	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/29, правило II-1/30, правило II-1/40, правило II-1/45
33 8130	электродвигатели синхронные	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/29, правило II-1/30, правило II-1/40, правило II-1/45
64 6700	судовое электронагревательное оборудование	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-2/4-4, правило II-1/40, правило II-1/45
34 80000	батареи аккумуляторные	правило II-1/3-1, правило II-1/26, правило II-1/40, правило II-1/41, правило II-1/42, правило II-1/43, правило II-1/44, правило II-1/45
64 4900	кабели судовые и провода	правило II-1/3-1, правило II-1/40, правило II-1/45

Оборудование по предупреждению столкновений судов

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила МППСС 1972 года[11], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 6300	огни (фонари)	приложение I/14, приложение I/7, приложение I/8, приложение I/9, приложение I/10, приложение I
64 8700	звукосигнальные устройства	приложение III/1, приложение III/2, приложение III/3
64 8700	знаки	приложение I/6, приложение I/14

Оборудование безопасности судов, перевозящих груза навалом

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
64 9000	прибор для определения нагрузки	правило XII/11

Оборудование безопасности судов, перевозящих химические грузы наливом

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования	Применимые правила Конвенции от 1974 года[1], резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования
29 0000	системы грузовых трубопроводов химовозов: грузовые шланги, арматура, фланцевые соединения, соединения трубопроводов и соединительные детали, клапаны, сильфонные компенсаторы	правило VII/8.1, резолюция MSC.4(48), глава 5, 5.1 Кодекса МКХ[8], резолюция MSC.4(48), правила 5.1—5.7 Кодекса МКХ[8], резолюция MSC.176(79)

Оборудование безопасности судов, перевозящих сжиженные газы

29 0000	системы грузовых трубопроводов газовозов: грузовые шланги, арматура, фланцевые соединения, соединения трубопроводов и соединительные детали, клапаны, сильфонные компенсаторы	правило VII/11.1, резолюция MSC.5(48), правила 5.1, 5.3 Кодекса МКГ[12], резолюция MSC.5(48), правила 5.2—5.7 Кодекса МКГ[12]

[1]Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (Конвенция от 1974 года).

[2]Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года (Кодекс ВС 2000 года).

[3]Международный кодекс по спасательным средствам (Кодекс СС).

[4]Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (измененная Протоколом 1978 года к ней) (Конвенция от 1973 года).

[5]Технический кодекс контроля выбросов окислов азота судовыми дизелями (Технический кодекс по NOx).

[6]Международный кодекс по системам пожарной безопасности (Кодекс СПБ).

[7]Международный кодекс по применению методик испытаний на огнестойкость (Кодекс МИО).

[8]Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс МКХ).

[9]Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 1994 года (Кодекс ВС 1994 года).

[10]Конвенция Международной организации труда № 152 «О технике безопасности и гигиене труда на портовых работах» (Конвенция МОТ 152).

[11]Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море (Правила МППСС 1972 года).

[12]Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

СТЕПЕНЬ
защиты судового электрического оборудования

Место расположения электрического оборудования	Электрические машины, трансформаторы	Распределительные устройства		Оборудование связи и сигнализации, установочная аппаратура	Нагревательные приборы	Светильники
		щиты, пускатели и другие устройства	главный распределительный щит, аварийный распределительный щит 2-стороннего обслуживания			
Сухие помещения, специальные электрические помещения, жилые помещения	IP20	IP21	IP20	IP20	IP20	IP20
Радиорубка, ходовой мостик	IP22	IP22	—	IP22	IP22	IP22
Служебные помещения, отделения рулевых машин, 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
Закрытые помещения сепараторов	IP44	IP44	—	IP44	—	IP44
Охлаждаемые помещения, камбузы, прачечные, ванны, душевые	IP44	IP44	—	IP55	IP44	IP44
Грузовые трюмы, помещения обработки продуктов промысла	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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

ТРЕБОВАНИЯ

к суммарной подаче осушительных насосов для осушения несамоходного судна, не имеющего механизмов с механическим приводом

0,8 L×B×D \ м^3	Суммарная подача насосов (куб. метров в час)
До 100	4
101 — 600	8
601 — 1100	10
1101 — 1800	12

Примечания: 1. L, B, D имеют значение длины, ширины и высоты борта (метров).

2. Высота борта D должна измеряться в каждом случае только до палубы переборок.

3. Для судна, имеющего на палубе переборок закрытое грузовое помещение, простирающееся на всю длину судна, D должно измеряться до следующей палубы, расположенной над палубой переборок.

4. В случае если закрытые грузовые помещения простираются не на всю длину судна, D должно приниматься как высота борта судна до палубы переборок плюс lh/L, где l и h являются соответственно общей длиной и высотой закрытых грузовых помещений.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

Номинальные рабочие температуры окружающего воздуха для электрического оборудования судна

Место расположения оборудования	Температура воздуха для судов неограниченного района плавания (градусов Цельсия)	Температура воздуха для судов, плавающих вне тропической зоны (градусов Цельсия)
Машинные помещения, камбузы и электрические помещения	от +45 до 0	от +40 до 0
Открытые палубы	от +45 до −25	от +40 до −25
Другие помещения и пространства	от +40 до 0	от +40 до 0

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

Допускаемые номинальные напряжения на выводах потребителей

Потребители	Напряжение (вольт)	
	постоянный ток	переменный ток
Электрические приводы судовых технических средств, стационарные камбузные, отопительные и нагревательные установки и цепи управления ими	220	380

Потребители	Напряжение (вольт)	
	постоянный ток	переменный ток
Отопительные приборы в каютах и общественных помещениях	220	220*
Освещение, сигнализация и связь на всех судах, в том числе и на наливных	220	220
Штепсельные розетки для переносных ручных ламп (за исключением грузовых люстр)	24	12
Штепсельные розетки в каютах и общественных помещениях для бытового электрического оборудования	220	220
Переносной инструмент и переносные пульты управления	24	42
Штепсельные розетки для питания перемещаемых силовых потребителей, закрепленных во время работы	220	380

*Допускается напряжение 380 вольт при условии невозможности доступа к частям, находящимся под напряжением, без применения специального инструмента.

gost.e-ecolog.ru