



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 340-04-1632ц

от 22.09.2021

Касательно:

изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями, 2021, НД №2-030101-009

Объект(ы) наблюдения:

рыболовные суда в эксплуатации

Дата вступления в силу:¹

с 01.10.2021

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1 + 57

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», части III «Освидетельствование судов в соответствии с международным и конвенциями, кодексами резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» и Приложение 55 «Руководство по освидетельствованию рыболовного судна»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем о внесении изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями, 2021, НД №2-030101-009, в соответствии с приложениями к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений РС с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствованиях рыболовных судов в эксплуатации начатых или продолженных на 01.10.2021 или после этой даты.

Перечень измененных и/или дополненных пунктов/глав/разделов:

Часть II: разд. 4, пункт 4.9.7.1

Часть III: гл. 1.1, пункты 1.7.10 — 1.7.12, гл. 2.8 и 3.4

Приложение 55

Исполнитель: Д.С. Мостовщиков

341

+7 (812) 605-05-59

Система «Тезис» № 21-92861

¹ Служебные отметки для ГУР (ненужное зачеркнуть): ~~связано~~ / не связано с вступлением в силу обязательных международных / национальных требований / ~~требуется срочное внедрение~~.

**Информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом
(для включения в Перечень изменений к соответствующему Изданию РС)**

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
1	Часть II, пункт 4.9.7.1	Изменена ссылка на пункт	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021
2	Часть III, гл. 1.1	Глава дополнена ссылками на документы по безопасности рыболовных судов	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021
3	Часть III, пункт 1.7.10	Введен новый пункт с информацией о документе, подтверждающем выполнение Торремолиносского протокола	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021
4	Часть III, пункт 1.7.11	Введен новый пункт с информацией о документе, подтверждающем выполнение Кейптаунского соглашения	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021
5	Часть III, пункт 1.7.12	Введен новый пункт с информацией о документе, подтверждающем выполнение Директивы 97/70/ЕС	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021
6	Часть III, гл. 2.8	Введена новая глава, описывающая освидетельствование судов на соответствие международным правилам по безопасности рыболовных судов, измененным Кейптаунским соглашением 2012 года	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021
7	Часть III, гл. 3.4	Введена новая глава, описывающая освидетельствование судов на соответствие Директиве совета европейского союза 97/70/ЕС 1993 г. с поправками 1999, 2002 и 2009 годов	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
8	Приложение 55	Введено новое Приложение 55 «Руководство по освидетельствованию рыболовного судна»	340-04-1632ц от 22.09.2021	01.10.2021

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ, 2021,

НД № 2-030101-009

ЧАСТЬ II. ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

4 ПРОЦЕДУРА ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ, СНЯТИЯ, ВОССТАНОВЛЕНИЯ И ПЕРЕНАЗНАЧЕНИЯ КЛАССА РЕГИСТРА

- 1 **Пункт 4.9.7.1.** Ссылка на пункт 1.7.11 заменяется ссылкой на пункт 1.7.14.

ЧАСТЬ III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ, РЕЗОЛЮЦИЯМИ И ПРАВИЛАМИ ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 2 **Глава 1.1** дополняется следующим текстом:

«Торремолиноская международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 года с изменениями 1993 года, внесенными Торремолинским Протоколом¹;

Кейптаунское соглашение 2012 года об осуществлении положений Торремолинского Протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года²;

Директива Совета Европейского Союза 97/70/ЕС от 11.12.1997 г. с поправками 1999, 2002 и 2009 годов³.

¹ В дальнейшем – Торремолинский протокол или ТП-93.

² В дальнейшем – Кейптаунское соглашение или КС-2012.

³ В дальнейшем – Директива 97/70/ЕС или Дир. 97/70/ЕС.».

- 3 Вводятся новые **пункты 1.7.10 — 1.7.12** следующего содержания:

«1.7.10 Документом, подтверждающим выполнение требований Торремолинского протокола, является Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.1) с Перечнем оборудования для Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.3). Документы могут быть выданы Регистром по результатам освидетельствования при условии наличия поручения МА государства флага судна.

1.7.11 Документом, подтверждающим выполнение требований Кейптаунского соглашения, является Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.7) с Перечнем оборудования (форма 2.5.9). Документы могут быть выданы Регистром по результатам освидетельствования при условии наличия поручения МА государства флага судна.

1.7.12 Документом, подтверждающим выполнение требований Директивы 97/70/ЕС, является Свидетельство о соответствии положениям Директивы 97/70/ЕС (Certificate of Compliance, форма 2.5.1-1) с Перечнем оборудования (Record of Equipment, форма 2.5.3-1). Документы могут быть выданы Регистром по результатам освидетельствования при условии наличия поручения МА государства флага судна (МА Флага).».

4 Нумерация существующих **пунктов 1.7.10 — 1.7.15** заменяется на **1.7.13 — 1.7.18** соответственно.

2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ И РЕЗОЛЮЦИЯМИ ИМО

5 Вводится новая **глава 2.8** следующего содержания:

«2.8 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ НА СООТВЕТСТВИЕ ПОЛОЖЕНИЯМ КЕЙПТАУНСКОГО СОГЛАШЕНИЯ И ТОРРЕМОЛИНОССКОГО ПРОТОКОЛА

2.8.1 Общие положения.

2.8.1.1 Настоящая глава регламентирует объем освидетельствований судна для оформления, подтверждения и возобновления Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна в соответствии с Кейптаунским соглашением (форма 2.5.7) и Торремолиносским Протоколом (форма 2.5.1).

2.8.1.2 Для целей настоящей главы «новое судно» означает рыболовное судно, для которого на дату вступления в силу соответствующего инструмента (Кейптаунского соглашения либо Торремолиносского Протокола) или позже выполняется любое из следующих условий:

- .1** заключен контракт на постройку или существенное переоборудование;
- .2** контракт на постройку или существенное переоборудование заключен до указанной даты, и поставка осуществлена через три года или более после наступления этой даты;
- .3** при отсутствии контракта на постройку:
 - .3.1** заложен киль, или
 - .3.2** начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; или
 - .3.3** начата сборка элементов судна, составляющих, по меньшей мере, 50 метрических тонн или 1 % расчетной массы всего строительного материала, смотря по тому, что меньше.

Прочие рыболовные суда считаются «существующими» (пр. I/2(1, 2)).

2.8.1.3 Положения настоящей главы, если не предусмотрено иное, применяются к новым судам длиной 24 м и более (статья 3(3) и пр. I/1).

Требования не применяются к судам, используемым исключительно для:
спорта или отдыха;
обработки рыбы или других живых ресурсов моря;
исследования и обучения;
перевозки рыбы (статья 3(2)).

2.8.2 Определения и пояснения.

2.8.2.1 При освидетельствовании судов для применения положений Кейптаунского соглашения может быть принято указанное в табл. 2.8.2 соответствие валовой вместимости и длины судна (L), принимаемой в соответствии с КС-2012.

Таблица 2.8.2

Валовая вместимость	Длина, L, м
300	24
950	45
2000	60
3000	75

2.8.2.2 Ниже приведены термины, используемые при описании объема освидетельствований в соответствии с Кейптаунским соглашением либо Торремолиносским протоколом (пр. I/2 и пр.V/2(14)), определения которых отличаются от приведенных в других документах РС:

Машинные помещения категории А – помещения, определенные в 1.2.1 ч.VII Правил классификации и постройки морских судов, с заменой 75 кВт на 750 кВт.

Палуба надстройки – непрерывная палуба или платформа, являющаяся крышей надстройки или других сооружений и расположенная на высоте не менее 1,8 м над рабочей

палубой. Если эта высота менее 1,8 м, то верх таких палубных рубок или других сооружений должен рассматриваться как рабочая палуба.

Таранная переборка – водонепроницаемая переборка в носовой части судна, доходящая до рабочей палубы и расположенная от носового перпендикуляра на расстоянии:

на судах длиной 45 м и более: не менее 0,05L и не более 0,08L;

на судах длиной менее 45 м: не менее 0,05L и не более 0,05L плюс 1,35 м;

в любом случае не менее 2 м.

Если какая-нибудь подводная часть корпуса выступает за носовой перпендикуляр (например, бульбообразный нос), это расстояние должно быть измерено от точки посередине длины, выступающей за носовой перпендикуляр части или от точки, отстоящей на 0,015L в нос от носового перпендикуляра, в зависимости от того, что меньше.

Прочие термины приведены в соответствующих главах Кейптаунского соглашения или Торремолиносского протокола.

2.8.3 Изъятия.

2.8.3.1 Любое судно, имеющее новые конструктивные особенности, может быть освобождено от выполнения любых требований Кейптаунского соглашения либо Торремолиносского Протокола (исключая требования к радиооборудованию), применение которых могло бы серьезно затруднить исследования по разработке таких особенностей и внедрение их на судах. Такое судно, однако, должно отвечать требованиям безопасности судна и экипажа (пр. I/3(1)).

2.8.3.2 Независимо от указанного в 2.8.3.1 любое судно может быть освобождено от соблюдения требований, предъявляемых в отношении навигационного оборудования, с учетом характера рейса (пр. I/3(2), пр. X/2).

2.8.3.3 В исключительных случаях – на один рейс – судну могут быть предоставлены изъятия из отдельных требований по радиооборудованию, если обеспечена достаточная безопасность рейса, а также если данное судно будет полностью выведено из эксплуатации в течение двух лет после вступления в силу соответствующего инструмента (пр. I/3(2), IX/3, IX/4, а также примеч. 1 к 2.8.1.2).

2.8.3.4 Любое судно может быть освобождено от выполнения любых требований Кейптаунского соглашения либо Торремолиносского Протокола, если их применение нецелесообразно и практически неосуществимо вследствие типа судна и конкретных условий его эксплуатации (с учетом ограниченной зоны эксплуатации в соответствии с юрисдикцией государства и/или соседних государств) (пр. I/3(3)).

2.8.3.5 Положения 2.8.3.1 – 2.8.3.4 относятся к компетенции МА государства флага. Действия Регистра применительно к процедуре предоставления изъятий описаны в главе 4.3 настоящей части.

2.8.4 Равноценные замены.

2.8.4.1 Применение или наличие на борту судна любого альтернативного оборудования, материала, средства или прибора или их аналогов, либо принятие каких-либо других мер, может быть допущено МА государства флага, если их испытание или проверка подтверждает, что указанное является не менее эффективным, чем предусмотрено соответствующими требованиями Кейптаунского соглашения/Торремолиносского протокола (пр. I/4(1)).

2.8.5 Ремонт, переоборудование и модернизация.

2.8.5.1 Судно, которое подвергается ремонту, переоборудованию, модернизации и на котором в связи с этим устанавливается оборудование, должно после этого отвечать, по меньшей мере, ранее предъявлявшимся к нему требованиям (пр. I/5(1)).

2.8.5.2 Ремонт, переоборудование и модернизация, носящие существенный характер, и установленное в связи с этим оборудование должны отвечать требованиям, предъявляемым к новому судну, только в той степени, в какой это является целесообразным и практически осуществимым (пр. I/5(2)).

2.8.6 Освидетельствования.

2.8.6.1 Общие положения.

2.8.6.1.1 Освидетельствование судна на соответствие требованиям, регламентируемым Кейптаунским соглашением или Торремолиносским Протоколом, а также предоставление изъятий из них, осуществляются РС на основании поручения МА государства флага.

2.8.6.1.2 Если выявлено, что состояние судна или его оборудования в значительной степени не соответствует данным свидетельства или таково, что судно не пригодно для

выхода в море без опасности для судна или людей на борту, РС обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и надлежащим образом уведомляет МА государства флага.

Если корректирующие действия не выполнены, соответствующее свидетельство должно быть аннулировано, а МА государства флага немедленно уведомлена (пр. I/6(3) КС-2012, пр. I/6(2с) ТП-93).

2.8.6.2 Первоначальное освидетельствование и выдача свидетельств.

2.8.6.2.1 Первоначальное освидетельствование судна выполняется перед вводом судна в эксплуатацию, а для существующего судна – до первой выдачи Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна в соответствии с Кейптаунским соглашением (форма 2.5.7) или Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна в соответствии с Торремолиносским Протоколом (форма 2.5.1). При этом осуществляется проверка того, что корпус, судовые устройства и системы, котлы, спасательные средства, оборудование, снабжение, радиоустановки и другие элементы судна полностью отвечают требованиям соответственно Кейптаунского соглашения или Торремолиносского Протокола, а также проверка наличия и доступности необходимых свидетельств, инструкций и других документов.

2.8.6.2.2 Если иное не определено МА государства флага, первоначальное освидетельствование судна выполняется в объеме, приведенном в главах 2.1 и 3.1 приложения 55. При этом до начала мероприятий, отраженных в указанных главах, должно быть подтверждено соответствие чертежей, схем, диаграмм, спецификаций, расчетов и другой технической документации требованиям Кейптаунского соглашения либо Торремолиносского Протокола, в зависимости от того, что применимо.

При первоначальном освидетельствовании нового судна в соответствии с Кейптаунским соглашением до ввода его в эксплуатацию должна быть выполнена проверка подводной части судна (пр. I/9(1а) КС-2012). В остальных случаях (для существующего судна или для любого рыболовного судна при применении Торремолиносского Протокола) проверка подводной части выполняется по требованию МА Флага.

2.8.6.2.3 При первоначальном освидетельствовании в соответствии с Кейптаунским соглашением следует иметь в виду, что на существующих судах МА государства флага может допустить постепенное осуществление требований к радиоустановкам в течение периода, не превышающего 10 лет, а требований к спасательным средствам и навигационному оборудованию – 5 лет (пр. I/1(4, 5) КС-2012).

2.8.6.2.4 При положительных результатах освидетельствования в соответствии с Кейптаунским соглашением Регистр выдает на судно (за исключением судов, которым предоставляется изъятие согласно 2.8.3.4) Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.7) на период, не превышающий 5 лет; к нему прилагается Перечень оборудования (форма 2.5.9) (пр. I/11(1, 2), I/13(1) КС-2012).

Если судну предоставляется изъятие в соответствии с 2.8.3.1 – 2.8.3.3, то в дополнение к Свидетельству (форма 2.5.7) на судно выдается Международное свидетельство об изъятии для рыболовного судна (форма 2.5.8) (пр. I/11(3) КС-2012).

2.8.6.2.5 При положительных результатах освидетельствования в соответствии с Торремолиносским протоколом Регистр выдает на судно Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.1) на период, не превышающий 4 года (пр. I/7(1а), I/11(1) ТП-93); к нему прилагается Перечень оборудования (форма 2.5.3).

Если судну предоставляется изъятие в соответствии с 2.8.3, то в дополнение к Свидетельству (форма 2.5.1) Регистр выдает Международное свидетельство об изъятии для рыболовного судна (форма 2.5.2) (пр. I/7(1b) ТП-93).

2.8.6.3 Ежегодное освидетельствование (только для Кейптаунского соглашения).

2.8.6.3.1 Ежегодное освидетельствование проводится в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7) (пр. I/7(1d), I/9(1d) КС-2012).

2.8.6.3.2 Ежегодному освидетельствованию подлежат все элементы судна, исключая радиооборудование (см. 2.8.6.4), а также подводную часть судна (см. 2.8.6.8).

2.8.6.3.3 Ежегодное освидетельствование должно включать проверку действующих свидетельств, визуальный осмотр судна и его оборудования и снабжения, а также необходимые испытания для подтверждения того, что состояние судна и оборудования поддерживается надлежащим образом.

Освидетельствование должно также включать визуальный осмотр для проверки того, что конструкция, оборудование и снабжение судна не подвергались изменениям, не получившим одобрения (пр. I/10(2) КС-2012).

2.8.6.3.4 Если иное не установлено МА государства флага, ежегодное освидетельствование выполняется в объеме, приведенном в главе 2.2 приложения 55.

2.8.6.3.5 Если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, принимаются меры в соответствии с 2.8.6.1.2.

2.8.6.3.6 По решению МА государства флага судно может быть освобождено от ежегодных освидетельствований, если их применение является нецелесообразным и практически невозможным вследствие района эксплуатации и типа судна (пр. I/1(6) КС-2012).

2.8.6.4 Периодическое освидетельствование радиооборудования.

2.8.6.4.1 Периодическое освидетельствование радиоустановок, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с Кейптаунским соглашением проводится в пределах трех месяцев до или после:

.1 каждой ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7); или

.2 второй либо третьей ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7).

По решению МА Флага в качестве альтернативы может быть проведено периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до второй ежегодной даты и трех месяцев после третьей ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7) (пр. I/8(1с) КС-2012).

2.8.6.4.2 Периодическое освидетельствование радиооборудования, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с Торремолиносским Протоколом проводится ежегодно (пр. I/6(1b(iii)) ТП-93).

2.8.6.4.3 Если иное не установлено МА государства флага, периодическое освидетельствование радиооборудования выполняется в объеме, приведенном в главах 2.3 и 3.2 приложения 55 в зависимости от применимости.

2.8.6.4.4 Если освидетельствование показывает, что состояние радиооборудования является неудовлетворительным, принимаются меры в соответствии с 2.8.6.1.2.

2.8.6.5 Периодическое освидетельствование спасательных средств и другого оборудования.

2.8.6.5.1 Периодическое освидетельствование спасательных средств и другого оборудования в соответствии с Кейптаунским соглашением проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований (см. 2.8.6.3) этих объектов в пределах трех месяцев до или после:

.1 второй ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7); или

.2 третьей ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7).

По решению МА государства флага в качестве альтернативы может быть проведено периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до второй ежегодной даты и трех месяцев после третьей ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.7) (пр. I/7(1с) КС-2012).

2.8.6.5.2 Периодическое освидетельствование спасательных средств и другого оборудования в соответствии с Торремолиносским Протоколом проводится с интервалом два года (пр. I/6(1b(ii)) ТП-93).

2.8.6.5.3 Если иное не установлено МА государства флага, периодическое освидетельствование спасательных средств и другого оборудования выполняется в объеме, приведенном в главах 2.4 и 3.3 приложения 55, в зависимости от применимости.

2.8.6.5.4 Если освидетельствование показывает, что состояние спасательных средств или другого оборудования является неудовлетворительным, принимаются меры в соответствии с 2.8.6.1.2.

2.8.6.6 Периодическое освидетельствование конструкции корпуса и судовых механизмов (только для Торремолиносского Протокола).

2.8.6.6.1 Периодическое освидетельствование конструкции корпуса и судовых механизмов проводится с интервалом в 4 года (пр. I/6(1b(i)) ТП-93).

2.8.6.6.2 Если иное не установлено МА государства флага, периодическое освидетельствование конструкции корпуса и судовых механизмов выполняется в объеме, приведенном в главе 3.3 приложения 55.

2.8.6.6.3 Если освидетельствование показывает, что состояние корпуса или судовых механизмов является неудовлетворительным, принимаются меры в соответствии с 2.8.6.1.2.

2.8.6.7 Промежуточное освидетельствование.

2.8.6.7.1 Промежуточное освидетельствование в соответствии с Кейптаунским соглашением проводится для корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения вместо одного из ежегодных освидетельствований (см. 2.8.6.3) этих объектов в пределах трех месяцев до или после:

- .1 второй ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7); или
- .2 третьей ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7).

По решению МА Флага в качестве альтернативы может быть проведено периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до второй ежегодной даты и трех месяцев после третьей ежегодной даты Свидетельства (форма 2.5.7) (пр. I/9(1с) КС-2012).

2.8.6.7.2 Если иное не установлено МА государства флага, промежуточное освидетельствование в соответствии с Кейптаунским соглашением выполняется в объеме, приведенном в главе 2.5 приложения 55.

2.8.6.7.3 Если освидетельствование показывает, что состояние корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения является неудовлетворительным, принимаются меры в соответствии с 2.8.6.1.2.

2.8.6.7.4 В соответствии с Торремолиносским Протоколом в дополнение к периодическим освидетельствованиям может проводиться промежуточное освидетельствование в отношении конструкции корпуса и судовых механизмов, гарантирующее, что не было произведено изменений, отрицательно влияющих на безопасность судна (пр. I/6(1с) ТП-93). При этом его необходимость, сроки и объем определяет МА государства флага.

2.8.6.8 Периодическая проверка подводной части судна (только для Кейптаунского соглашения).

2.8.6.8.1 Для нового судна должно быть предусмотрено минимум две проверки подводной части судна в течение любого пятилетнего периода между возобновляющими освидетельствованиями, за исключением случая, описанного в 2.8.7.6).

При реализации ситуации, описанной в 2.8.7.6, этот пятилетний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежуток между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 мес (пр. I/9(1е) КС-2012).

2.8.6.8.2 Если иное не установлено МА государства флага, освидетельствование подводной части судна нового судна выполняется в объеме, приведенном в 2.6 приложения 55. Необходимость проверки подводной части существующего судна определяется МА Флага.

2.8.6.8.3 Если освидетельствование показывает, что состояние корпуса или связанных с подводной частью судна объектов является неудовлетворительным, принимаются меры в соответствии с 2.8.6.1.2.

2.8.6.9 Освидетельствование для возобновления свидетельства (только для Кейптаунского соглашения).

2.8.6.9.1 Освидетельствования для возобновления свидетельства проводятся через периоды, установленные МА Флага, но не превышающие пяти лет, за исключением случаев, отраженных в 2.8.7.2.1 и 2.8.7.4 (пр. I/7(1b), I/8(1b), I/9(1b) КС-2012).

2.8.6.9.2 Если иное не установлено МА государства флага, освидетельствование для возобновления свидетельства выполняется в объеме, приведенном в главе 2.7 приложения 55.

2.8.6.9.3 После проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами действие Свидетельства (форма 2.5.7) может быть возобновлено.

2.8.6.10 Дополнительное освидетельствование (только для Кейптаунского соглашения).

Дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, проводится после ремонта, являющегося следствием аварийного случая или неисправности, влияющей на безопасность судна, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ.

Освидетельствование должно удостоверить, что материал и качество такого ремонта или восстановительных работ во всех отношениях удовлетворительны, и что судно отвечает положениям Кейптаунского соглашения, действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море. (пр. I/7(1е), I/8(1d), I/9(1f) КС-2012).

2.8.6.11 После завершения любого освидетельствования судна в соответствии с 2.8.6.2 – 2.8.6.10 не должно производиться никаких изменений в конструкции устройств,

механизмов, оборудования и других объектах, подвергавшихся освидетельствованию, без разрешения МА государства флага (пр. I/10(2) КС-2012, пр. I/6(3b) ТП-93).

2.8.6.12 Проведение ежегодных, промежуточных, периодических освидетельствований и проверок подводной части согласно 2.8.6.3 – 2.8.6.5, 2.8.6.7 и 2.8.6.8 должно быть отражено в Свидетельстве (форма 2.5.7) (пр. I/9(3) КС-2012).

В Свидетельстве (форма 2.5.1) должны быть отражены периодические и промежуточные (если применимо) освидетельствования, проведенные согласно 2.8.6.4, 2.8.6.5 и 2.8.6.7 (пр. I/6(1d) ТП-93).

2.8.7 Сроки действия и действительность свидетельств.

2.8.7.1 Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.7) с Перечнем оборудования (форма 2.5.9) возобновляется на основании освидетельствования, указанного в 2.8.6.9, на срок не более пяти лет. Международное свидетельство об изъятии для рыболовного судна (форма 2.5.8) не действует дольше, чем свидетельство, к которому оно относится (пр. I/13(1) КС-2012).

Если судну предоставлено изъятие согласно 2.8.3.4, Свидетельство (форма 2.5.7) не выдается и не продлевается (пр. I/11(1) КС-2012).

2.8.7.2 Независимо от положений 2.8.7.1, если освидетельствование для возобновления Свидетельства (форма 2.5.7) завершено:

.1 в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания возобновляющего освидетельствования до даты, не превышающей пяти лет со дня истечения срока действия существующего свидетельства;

.2 после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания возобновляющего освидетельствования до даты, не превышающей пяти лет со дня истечения срока действия существующего свидетельства;

.3 более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания возобновляющего освидетельствования до даты, не превышающей пяти лет со дня окончания освидетельствования для возобновления свидетельства (пр. I/13(2) КС-2012).

2.8.7.3 Если Свидетельство (форма 2.5.7) выдается на срок менее пяти лет, действие свидетельства может быть продлено с даты истечения срока действия до максимального срока, установленного в 2.8.7.1 при условии, что проведены освидетельствования, упомянутые в 2.8.6.3 – 2.8.6.5, 2.8.6.7 и 2.8.6.8 (пр. I/13(3, 6) КС-2012).

2.8.7.4 Если освидетельствование для возобновления Свидетельства (форма 2.5.7) завершено, однако новое свидетельство не может быть передано на судно до даты истечения срока действия существующего свидетельства, последнее может быть продлено на срок, не превышающий пяти месяцев (пр. I/13(4) КС-2012).

2.8.7.5 Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.1) с Перечнем оборудования (форма 2.5.3) возобновляется на основании результатов периодических и промежуточных освидетельствований, указанных в 2.8.6. – 2.8.6.7, на срок не более 4 лет (пр. I/7, I/6 ТП-93). Международное свидетельство об изъятии для рыболовного судна (форма 2.5.2) не действует дольше, чем свидетельство, к которому оно относится.

Вместо оформления нового Свидетельства (форма 2.5.1) действующее свидетельство может быть продлено на период, не превышающий одного года (пр. I/11(1) ТП-93).

2.8.7.6 Если в момент истечения срока действия свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, срок действия свидетельства может быть продлен, но только для завершения перехода в этот порт и только в тех случаях, когда это представляется целесообразным и разумным. Судно не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть его в силу этого продления без получения нового свидетельства (пр. I/13(5) КС-2012, пр. I/11(2) ТП-93).

При этом Свидетельство (форма 2.5.7) не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца (пр. I/13(5) Кейптаунского соглашения, а Свидетельство (форма 2.5.1) не должно продлеваться на срок, превышающий пять месяцев (пр. I/11(3) ТП-93).

После окончания освидетельствования новое Свидетельство (форма 2.5.7) будет действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления (пр. I/13(5) КС-2012).

2.8.7.7 В случае если Свидетельство (форма 2.5.1) не было продлено в соответствии с положениями 2.8.7.6, оно может быть продлено МА Флага на льготный период до одного месяца (пр. I/11(4) ТП-93).

2.8.7.8 Если ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствование, проводимое в соответствии с Кейптаунским соглашением, завершено ранее срока, установленного в 2.8.6.3 – 2.8.6.7, то:

.1 ежегодная дата, указанная в соответствующем свидетельстве, внесением записи изменяется на дату, наступающую не более чем через три месяца после даты, когда было завершено освидетельствование;

.2 последующее ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствование должно быть завершено в периоды, предписываемые 2.8.6.3 – 2.8.6.5, 2.8.6.7 и отсчитываемые от новой ежегодной даты;

.3 при этом дата истечения срока действия свидетельства может оставаться без изменения при условии, что максимальные периоды между предписанными освидетельствованиями (ежегодными, промежуточными или периодическими, в зависимости от случая) не будут превышены (пр. I/13(7) КС-2012).

2.8.7.9 Свидетельство (форма 2.5.7), выданное согласно 2.8.6.2.4, 2.8.7.1 или 2.8.6.13, а также Свидетельство (форма 2.5.1), выданное согласно 2.8.6.2.5, 2.8.7.5 или 2.8.6.13, теряют силу в любом из следующих случаев:

.1 если соответствующие освидетельствования не завершены в установленные сроки;

.2 если свидетельство не подтверждено в соответствии с требованиями Кейптаунского соглашения или Торремолиносского Протокола, в зависимости от того, что применимо; и

.3 при передаче судна под флаг другого государства (пр. I/13(8) КС-2012, пр. I/11(5) ТП-93).

6 Вводится новая **глава 3.4** следующего содержания:

«3.4 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ НА СООТВЕТСТВИЕ ПОЛОЖЕНИЯМ ДИРЕКТИВЫ 97/70/ЕС

3.4.1 Применение и структура.

3.4.1.1 Положения настоящей главы регламентируют объем освидетельствований судна для выдачи и возобновления Свидетельства о соответствии судна (Certificate of compliance) положениям Директивы 97/70/ЕС (форма 2.5.1-1).

3.4.1.2 Директива 97/70/ЕС устанавливает стандарты безопасности для морских рыболовных судов посредством применения к ним положений Торремолиносского протокола 1993 года, измененных этой директивой для целей ее применения.

Для удобства использования, ссылки на правила Торремолиносского протокола в настоящей главе и в разделе 4 приложения 55 соответствуют ссылкам на правила Торремолиносского протокола, измененные и/или применяемые согласно положениям Директивы 97/70/ЕС.

3.4.1.3 Для целей настоящей главы «новое судно» означает рыболовное судно, для которого выполняется любое из следующих условий:

.1 контракт на постройку или существенное переоборудование заключен после 1 января 1999 г.;

.2 контракт на постройку или существенное переоборудование был заключен до 1 января 1999 г. и поставка которого осуществлена через три года или более после этой даты;

.3 условия, указанные в 2.8.1.2.3 (с учетом пунктов 2 и 3 статьи 2 Директивы 97/70/ЕС).

3.4.1.4 Положения настоящей главы, если не предусмотрено иное, применяются к судам длиной 24 м и более (пр. I/1(1) Дир. 97/70/ЕС).

3.4.2 Определения.

Определения, используемые в настоящей главе, приведены в Директиве 97/70/ЕС и в Торремолиносском протоколе.

3.4.3 Изъятия и эквивалентные замены.

3.4.3.1 Применяются условия, указанные в 2.8.3.1 и 2.8.3.2 (с учетом замены Кейптаунского соглашения и ссылок КС-2012 на Директиву 90/07/ЕС).

3.4.3.2 Любое судно, занимающееся исключительно рыболовством вблизи побережья своей страны, может быть освобождено от выполнения любого из требований Директивы 97/70/ЕС, если такое применение является необоснованным и нецелесообразным ввиду удаленности района эксплуатации судна от его базового порта в ее государстве, типа судна, погодных условий и отсутствия навигационных опасностей, при условии, что оно соответствует требованиям безопасности, которые, по мнению МА государства флага, являются достаточными для того вида эксплуатации, для которого они предназначены, и обеспечивающими общую безопасность судна. При этом должна применяться процедура, приведенная в статье 4(2) Директивы 97/70/ЕС.

Действия Регистра применительно к процедуре изъятий описаны в главе 4.3 части III.

3.4.4 Равноценные замены.

Применяются условия, указанные в 2.8.4.

3.4.5 Ремонт, переоборудование и модернизация.

Применяются условия, указанные в 2.8.5.

3.4.6 Освидетельствования и свидетельства.

3.4.6.1 Рыболовным судам, соответствующим требованиям Торремолиносского протокола и Директивы 97/70/ЕС, может быть выдано Свидетельство о соответствии (форма 2.5.1-1) нового или существующего рыболовного судна, дополненное перечнем оборудования (форма 2.5.3-1) и, в соответствующих случаях, свидетельством об изъятиях (форма 2.5.2-1). Сроки их действия не должны превышать те, что установлены Торремолиносским Протоколом, т.е. четырех лет и в применимых случаях одного года продления (статья 6(1), пр. I/11(1) Дир. 97/70/ЕС).

3.4.6.2 Свидетельства выдаются МА государства флага или признанной организацией, действующей от ее имени, после первоначального освидетельствования, проведенного либо самой МА, либо признанной организацией.

Если иное не определено МА государства флага, объем первоначального освидетельствования приведен в главе 4.1 приложения 55.

3.4.6.3 Если иное не определено МА государства флага, периодические освидетельствования элементов судна выполняются в объеме, приведенном в 4.2, 4.3 и 4.5 приложения 55, и должны подтвердить, что оборудование и устройства судна полностью удовлетворяют применимым требованиям Директивы 97/70/ЕС.

3.4.6.4 В дополнение к периодическим освидетельствованиям согласно 3.4.6.3, для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты, проводятся промежуточные освидетельствования конструкции корпуса и судовых механизмов с интервалом в два года $\pm$ три месяца для судов, построенных из иных материалов, чем древесина (пр. I/6(1с) Дир. 97/70/ЕС).

Для судов, построенных до указанной даты, сроки проведения промежуточных освидетельствований назначаются МА государства флага.

Эти освидетельствования должны подтвердить отсутствие изменений, которые могли бы отрицательно сказаться на безопасности судна или экипажа. Объем освидетельствований приведен в 4.4 приложения 55.

7 Вводится новое **Приложение 55** следующего содержания:

«ПРИЛОЖЕНИЕ 55

55. РУКОВОДСТВО ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ РЫБОЛОВНОГО СУДНА

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

1.1 Положения настоящего руководства регламентируют объем освидетельствований рыболовного судна перед вводом в эксплуатацию, а также в процессе эксплуатации с целью подтверждения соответствия судна следующим международным инструментам:

Кейптаунское соглашение 2012 года в редакции 2018 г. (далее – Кейптаунское соглашение 2012 года или КС-2012);

Торремолиноская международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 года, с изменениями 1993 г. (далее – Торремолиносский Протокол 1993 года или ТП-93);

Директива Совета Европейского Союза 97/70/ЕС от 11.12.1997 с поправками 1999, 2002 и 2009 гг. (далее – Директива 97/70/ЕС с поправками или Дир.97/70/ЕС),

1.2 В настоящем Руководстве приведены требования к освидетельствованию содержащиеся в трех отдельных разделах: для Кейптаунского соглашения 2012 года, для Торремолиносского Протокола 1993 года и Директива 97/70/ЕС.

1.3 Кроме указанного в 1.1, используется следующее обозначение:

L — длина судна (см. 2.8.2.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международным и конвенциями, кодексами резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации).

1.4 Требования настоящего руководства распространяются на новые рыболовные суда с $L \geq 24$ м и более, если не указано иное (см. 2.8.1.2, 3.4.1.3 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международным и конвенциями, кодексами резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации).

2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С КЕЙПТАУНСКИМ СОГЛАШЕНИЕМ 2012 ГОДА

2.1 Первоначальное освидетельствование.

2.1.1 Первоначальное освидетельствование судна для целей, указанных в 1.1 в отношении КС-2012, должно включать:

.1 подтверждение того, что расположение и конструкция таранной переборки соответствуют требованиям КС-2012 и, если применимо, того, что при наличии длинной надстройки таранная переборка продлена до палубы, находящейся непосредственно над рабочей палубой (пр. I/2(21), пр. II/1(5) КС-2012);

.2 подтверждение того, что кроме таранной переборки, на судне установлены ограничивающие машинное отделение поперечные переборки, непроницаемые при воздействии моря и доведенные до рабочей палубы (пр. II/1(3) КС-2012);

.3 подтверждение того, что таранная переборка является водонепроницаемой, что клапаны, установленные на трубах, проходящих через таранную переборку, управляются с места, расположенного выше рабочей палубы надводного борта, и что не имеется дверей, горловин, вентиляционных каналов или других отверстий ниже рабочей палубы (пр. II/1(4), II/1(6) КС-2012);

.4 подтверждение того, что внешние отверстия обеспечены водонепроницаемыми закрытиями (пр. II/3(1), II/2(1) КС-2012);

.5 для кормовых траулеров: подтверждение работоспособности механического привода ворот слипа (пр. II/3(2) КС-2012);

.6 подтверждение того, что каждая водонепроницаемая дверь клинкетного типа может открываться и закрываться с места с любой стороны при угле крена судна 15° на любой борт (пр. II/4, II/5 КС-2012);

.7 подтверждение того, что проходы через переборки закрытых надстроек оборудованы постоянными дверями, обеспечивающими непроницаемость и прочность, эквивалентную прочности конструкции, не имеющей отверстий, когда двери закрыты, а также проверка того, что двери снабжены уплотнительными прокладками и зажимными устройствами, обеспечивающими возможность открывания и закрывания дверей с обеих сторон переборки (пр. II/4(1) КС-2012);

.8 подтверждение того, что высота комингсов дверных проемов, тамбуров сходных люков и шахт МО соответствует требованиям КС-2012; проверка наличия ограждений палубных отверстий, если применимо (пр. II/4(2), II/5(1), II/6(1) КС-2012);

.9 проверку размеров палубных отверстий, наличия предохранительных устройств, предотвращающих их закрытие, ограждений и поручней, если применимо (пр. VI/1(2, 3), VI/2 КС-2012);

.10 подтверждение того, что палубы рабочих площадок в машинных помещениях, на камбузах, в районе лебедек, в местах расположения рыбообрабатывающего оборудования, а также у трапов и перед дверьми имеют поверхность, предотвращающую скольжение; подтверждение того, что трапы достаточного размера и прочности, с

поручнями, а ступени имеют поверхность, предотвращающей скольжение (пр. VI/1(4), VI/4 КС-2012);

.11 проверку непроницаемости люков, закрываемых крышками, и отверстий, ведущих в машинные помещения (пр. II/5(3), II/6(5), II/7 КС-2012);

.12 подтверждение путем испытания струей воды из шланга или наливом воды, водонепроницаемости водонепроницаемых палуб и шахт, туннелей и вентиляционных каналов;

.13 подтверждение того, что ведущие в машинные помещения отверстия, лазы и выполненные заподлицо горловины на рабочей палубе или палубе надстройки защищены закрытыми тамбурами с водонепроницаемыми дверями (пр. II/8(2) КС-2012);

.14 осмотр вентиляторов, воздушных труб и измерительных устройств, включая устройства закрытия, а также проверку того, что высота комингсов вентиляторов и воздушных труб соответствует требованиям КС-2012 (пр. II/9–II/11 КС-2012);

.15 проверку размещения бортовых иллюминаторов, осмотр стекол и штормовых крышек у бортовых иллюминаторов и в помещениях закрытых надстроек на этой палубе, а также в бортовых и кормовых переборках палубных рубок, если это требуется по соображениям безопасности (пр. II/12 КС-2012);

.16 осмотр шпигатов, приемных и отливных отверстий; проверку средств защиты от попадания внутрь судна забортной воды через отливные отверстия трубопроводов, в том числе, если применимо, проверку функционирования невозвратных клапанов и индикаторов закрытия (пр. II/13(1, 2) КС-2012);

.17 осмотр фальшборта, включая наличие штормовых портиков, с обращением особого внимания на любые штормовые портики с крышками; для судов, предназначенных для работы в ледовых условиях, подтверждение того, что крышки и защитные устройства штормовых портиков имеют съемную конструкцию (пр. II/14(4–7), VI/3(1, 2) КС-2012);

.18 осмотр леерных ограждений, переходных мостиков, проходов и других средств, предусмотренных для защиты экипажа, а также средств для безопасного прохода экипажа (пр. VI/1(1), 3(3, 4) КС-2012);

.19 осмотр якорного и швартовного устройств (пр. II/15 КС-2012);

***Нижеследующие требования 2.1.1.20 – 2.1.1.32
применяются к новым и существующим судам:***

.20 проверку наличия общесудовой авральной сигнализации и возможность подачи общесудового сигнала тревоги с помощью судового свистка или сирены, и, дополнительно, электрическим звонком или ревуном либо другим равноценным звукосигнальным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от аварийного источника электроэнергии (пр. VIII/2(1) КС-2012);

.21 проверку наличия расписания по тревогам, вывешенного как минимум на ходовом мостике, машинном отделении и помещении для экипажа, с четкими указаниями обязанностей различных членов экипажа в случае аварийной ситуации (пр. VIII/2(3–9) КС-2012);

.22 проверку, в зависимости от случая, наличия и функционирования, следующих судовых навигационных систем и оборудования:

.22.1 главного магнитного компаса, если применимо, а также надлежащих средств связи между местом установки главного компаса и местом, откуда обычно осуществляется управление судном (пр. X/31a(i), a(iii), d) КС-2012);

.22.2 путевого магнитного компаса, если применимо (пр. X/3(1a(ii)) КС-2012);

.22.3 средства для взятия пеленгов (пр. X/3(1a(iv)) КС-2012);

.23 проверку отсутствия девиации главного и/или путевого магнитных компасов (пр. X/3(1b) КС-2012);

.24 проверку наличия и функционирования запасного магнитного компаса, если применимо (пр. X/3(1c) КС-2012);

.25 проверку наличия и функционирования средств связи с аварийным постом управления судном, если он предусмотрен (пр. X/3(5) КС-2012);

.26 для судна длиной 35 м и более проверку наличия и проверка работы радиолокационной станции, работающей в полосе частот 9ГГц (с учетом снижения регламентированных ИМО требований к судам короче 45 м) (X/3(6), X/16 КС-2012);

.27 при наличии РЛС проверку наличия и функционирования средств для ведения радиолокационной прокладки (X/3(8) КС-2012);

- .28** проверку наличия средств для измерения глубины под килем (X/3(10) КС-2012);
- .29** проверку наличия навигационных приборов, необходимых для предстоящего рейса (X/4 КС-2012);
- .30** проверку наличия и функционирования лампы дневной сигнализации (X/5(1) КС-2012);
- .31** проверку наличия устройства для передачи лоцмана, доступа на палубу судна, соответствующего оборудования и освещения, проверку работы лоцманских трапов и комбинированных устройств (I/7(2a) КС-2012);
- .32** проверку наличия и размещения, а также проверку работы, при необходимости, ходовых сигнально-отличительных огней, сигнальных знаков и средств подачи звуковых сигналов (I/7(2a) КС-2012).
- 2.1.2** Для судов длиной 45 м и более дополнительно предусматривается:
- .1** подтверждение того, что высота комингсов вентиляторов над палубой соответствует требованиям КС (пр. II/9(1, 3);
- .2** подтверждение того, что главная пропульсивная установка, органы управления, система паропроводов, система жидкого топлива, система сжатого воздуха, электрическая и рефрижераторная системы; вспомогательные механизмы; паровые котлы и другие резервуары под давлением; трубопроводы и насосы; рулевое оборудование и устройства, валы и муфты для передачи мощности прошли испытания; подтверждение того, что эти механизмы и оборудование, а также подъемные устройства, лебедки, устройства для разделки рыбы снабжены предохранительными устройствами, чтобы свести к минимуму любую опасность для экипажа; особое внимание необходимо уделить движущимся частям, горячим поверхностям и прочим деталям, представляющим опасность (пр. IV/3(1) КС-2012);
- .3** подтверждение того, что в машинных помещениях обеспечен безопасный и свободный доступ ко всем механизмам и их органам управления, и эти помещения обеспечены достаточной вентиляцией (пр. IV/3(2) КС-2012);
- .4** подтверждение того, что каждая водонепроницаемая дверь клинкетного типа имеет дистанционное управление с места выше рабочей палубы, а посты дистанционного управления оборудованы устройствами, показывающими закрыта или открыта дверь (пр. II/3, II/5, II/6 КС-2012);
- .5** подтверждение того, что работа главных механизмов может поддерживаться или возобновляться в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения. Особое внимание следует уделить проверке:
- устройств, подающих жидкое топливо под давлением для главной пропульсивной установки;
 - устройств для подачи смазочного масла под давлением;
 - гидравлических, пневматических и электрических устройств для управления главной пропульсивной установкой, включая ВРШ;
 - устройств для подачи воды под давлением для систем охлаждения главной пропульсивной установки;
 - воздушного компрессора и воздушного ресивера для пуска или управления (пр. IV/3(3 а) КС-2012);
- .6** подтверждение того, что предусмотрены средства, обеспечивающие возможность пуска механизмов без помощи извне, когда судно не находится в эксплуатационном состоянии (пр. IV/3(3 b) КС-2012);
- .7** подтверждение того, что функционирование главной пропульсивной установки и важных для безопасности и движения судна вспомогательных механизмов возможно при статическом крене до 15°, а также при динамическом крене 22,5° на любой борт и одновременном дифференте до 7,5° в сторону носа или кормы (пр. IV/3(4) КС-2012);
- .8** подтверждение того, что электрические установки, включая основной источник электроэнергии и системы освещения, установлены в соответствии с одобренными схемами и нормально функционируют (IV/16 КС-2012), в частности:
- .8.1** если работа вспомогательных систем, необходимых для движения и безопасности судна, обеспечивается только электроэнергией, основной источник энергии состоит по меньшей мере из двух генераторов, при этом привод одного из них может осуществляться главным двигателем;
- .8.2** мощность любого из этих генераторов обеспечивает функционирование судовых систем в нормальном эксплуатационном состоянии и с нормальными условиями обитаемости (за исключением мощности, необходимой для промысловых операций,

обработки и сохранения улова), вне зависимости от числа оборотов и направления вращения главных гребных установок или валопроводов;

.8.3 если трансформаторы являются существенной частью системы электроснабжения, эта система обеспечивает непрерывность подачи электроэнергии;

.8.4 главная осветительная система такова, что при возникновении аварийной ситуации в помещении/помещениях, где размещен основной источник электроэнергии, включая трансформаторы, если они имеются, не может быть выведена из строя система аварийного освещения;

.8.5 система аварийного освещения такова, что при возникновении аварийной ситуации в помещении/помещениях, где размещен аварийный источник электроэнергии, включая трансформаторы, если они имеются, не может быть выведена из строя главная осветительная система (пр. IV/3(6), IV/16 КС-2012);

.9 подтверждение того, что предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии, и что он способен обеспечивать электроэнергией в течение по меньшей мере трех часов связанные с ним системы: радиоустановки; оборудования внутрисудовой связи, систем обнаружения пожара и систем сигнализации; ходовые огни, если в них используются только электрические светильники; аварийное освещение, в т.ч. помещений для обработки и переработки рыбы; аварийный пожарный насос, если он имеется (пр. IV/17(1, 2) КС-2012);

.10 подтверждение того, что пусковые устройства каждого аварийного генераторного агрегата находятся в удовлетворительном состоянии (пр. IV/17(3, 4, 6) КС-2012);

.11 подтверждение того, что функционирование аварийного генератора и приводящего его в действие первичного двигателя, а также любой аккумуляторной батареи обеспечивается в режиме полной номинальной мощности при накренивании судна на любой борт до 22,5° и одновременной килевой качке до 10° или при любых сочетаниях наклонов в пределах указанных углов (пр. IV/17(7) КС-2012);

.12 подтверждение того, что предусмотрены меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества, в т.ч. проверка того, что корпус судна длиной 75 м и больше не используется в качестве обратного провода силовых, отопительных или осветительных сетей (пр. IV/18) КС-2012);

.13 подтверждение того, что двигатели внутреннего сгорания с цилиндрами диаметром более 200 мм либо с объемом картера более 0,6 м³ снабжены предохранительными устройствами для предотвращения взрыва в картере (пр. IV/4(2) КС-2012);

.14 подтверждение того, что главные и вспомогательные механизмы, включая резервуары под давлением, которые могут подвергаться воздействию опасного избыточного давления, снабжены устройствами, обеспечивающими их защиту, если такая защита практически возможна (пр. IV/4(3) КС-2012);

.15 подтверждение того, что главная пропульсивная установка, а в соответствующих случаях и вспомогательные механизмы, оборудованы устройствами для их автоматической остановки в случае возникновения неисправностей, таких как отказ системы подачи смазочного масла, которые могут быстро повлечь за собой полный выход из строя, серьезные повреждения или взрыв (пр. IV/4(5) КС-2012);

.16 подтверждение и регистрация способности механизмов в течение достаточно малого времени изменять направление упора гребного винта и останавливать судно в пределах приемлемого расстояния, включая эффективность любых дополнительных средств маневрирования или торможения судна (пр. IV/5 КС-2012);

.17 проверку наличия на паровых котлах и утилизационных парогенераторах предохранительных клапанов достаточной пропускной способности, которых, как правило, должно быть не менее двух (пр. IV/6(1) КС-2012);

.18 подтверждение того, что каждый паровой котел, работающий на жидком топливе и предназначенный для эксплуатации без постоянной вахты, оборудован предохранительными устройствами, прекращающими подачу топлива и подающими сигнал тревоги в случае прекращения подачи воздуха, обрыва факела или понижения уровня воды до нижнего предела (пр. IV/6(2) КС-2012);

.19 подтверждение того, что между ходовым мостиком и постом управления в машинном помещении предусмотрены два отдельных удовлетворительно функционирующих средства связи, одним из которых является машинный телеграф (пр. IV/7 КС-2012);

.20 подтверждение того, что в случае дистанционного управления пропульсивной установкой на ходовом мостике (пр. IV/8(1) КС-2012):

.20.1 оттуда полностью осуществляется регулирование скорости вращения, направления упора винта и, в соответствующих случаях, его шага;

.20.2 дистанционное управление осуществляется с помощью аппаратуры, снабженной в необходимых случаях устройствами, предотвращающими перегрузку пропульсивной установки;

.20.3 на ходовом мостике размещено автономное устройство для аварийной остановки;

.20.4 дистанционное управление возможно только с одного поста с индикацией сведений о том, какой пост осуществляет управление;

.20.5 на ходовом мостике предусмотрена индикация данных о работе гребных винтов, а также тревожная сигнализация о возможности выхода из строя или взрыва пропульсивной установки;

.20.6 обеспечена возможность местного управления пропульсивной установкой, в т.ч. в случае выхода из строя системы дистанционного управления;

.20.7 предусмотрены специальные устройства, предотвращающие израсходование пусковых возможностей и сигнализирующие о критическом падении давления пускового воздуха;

.21 осмотр систем сжатого воздуха для подтверждения того, что: эти системы оснащены нормально функционирующими устройствами для снижения избыточного давления;

главные устройства подачи пускового воздуха для главных ДВС защищены на случай обратного выброса пламени и взрыва в трубопроводах пускового воздуха;

выпускные трубы от компрессоров пускового воздуха идут непосредственно к воздушным ресиверам, а трубы от воздушных ресиверов к главным и вспомогательным двигателям проложены независимо от труб, идущих от компрессора;

приняты меры для снижения до минимума попадания масла в системы сжатого воздуха и для осушения этих систем (пр. IV/9 КС-2012);

.22 подтверждение того, что в качестве жидкого топлива используются сорта с температурой вспышки не ниже 60 °С, а для аварийных дизель-генераторов – не ниже 43 °С (пр. IV/10(1) КС-2012);

.23 подтверждение того, что устройства, предусмотренные для предотвращения развития избыточного давления в любой топливной цистерне или в любой части топливной системы, включая трубы для заполнения, находятся в хорошем рабочем состоянии (пр. IV/10(2, 3) КС-2012);

.24 осмотр устройств для нефтяного топлива, смазочного масла и других горючих масел и испытания дистанционного закрытия клапанов для жидкого топлива, смазочных масел и других воспламеняющихся нефтепродуктов и подтверждение, насколько это практически возможно и где применимо, функционирования дистанционных средств закрытия клапанов на цистернах, содержащих жидкое топливо, смазочные масла и другие воспламеняющиеся нефтепродукты (пр. IV/10(4) КС-2012);

.25 подтверждение того, что насосы топливной системы отделены от других систем, а соединения таких насосов имеют предохранительные клапаны, установленные в замкнутом контуре (пр. IV/10(5) КС-2012);

.26 подтверждение того, что меры, принятые для предотвращения попадания на нагретые поверхности топлива, которое может выйти под давлением из какого-либо насоса, фильтра или подогревателя, являются эффективными (пр. IV/10(6) КС-2012);

.27 осмотр топливных трубопроводов с проверкой эффективности экранирования либо другой их защиты от попадания масла на нагретые поверхности или воздухозаборники механизмов (пр. IV/10(7) КС-2012);

.28 подтверждение того, что механизмы, используемые для приводов топливо-перекачивающих насосов, топливных расходных насосов и подобных им топливных насосов снабжены устройствами дистанционного управления, расположенными вне помещения, где установлены механизмы (пр. V/11(8) или V/31(7) КС-2012);

.29 подтверждение нормального функционирования вентиляции машинных помещений (пр. IV/10(9) КС-2012);

.30 подтверждение того, что может быть обеспечена откачка воды из любого водонепроницаемого отсека, не являющегося ни постоянной топливной цистерной, ни

постоянной водяной цистерной, и его осушение обеспечено независимо от наличия крена (пр. IV/11(1) КС-2012);

.31 подтверждение достаточного количества трюмных насосов с независимыми приводами и их нормальной работы (пр. IV/11(2а, с), IV/11(3) КС-2012);

.32 подтверждение того, что обеспечен необходимый сток воды там, где в закрытых помещениях обработка рыбы может привести к накоплению воды (пр. IV/11(4) КС-2012);

.33 подтверждение того, что в случае применения тонкостенных труб в осушительной системе их прокладка не осуществлена через топливные и балластные цистерны или цистерны двойного дна (пр. IV/11(5) КС-2012);

.34 подтверждение того, что трюмные и балластные осушительные системы смонтированы таким образом, что исключено поступление забортной или балластной воды в трюмы или машинные помещения, либо из одного водонепроницаемого отсека в другой, включая проверку исправности невозвратных клапанов или кранов, в т.ч. дистанционных приводов клапанов закрытия трубопроводов, проходящих через таранную переборку, и индикаторов положения для них (пр. IV/11(6), IV/11(7) КС-2012);

.35 подтверждение того, что главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения и безопасности судна, оборудованы эффективными средствами для их функционирования и управления ими, а также того, что рулевые устройства организованы таким образом, чтобы неисправность одного из них не приводила к выходу из строя другого (пр. IV/13(1) КС-2012);

.36 подтверждение того, что, если главное рулевое устройство включает два или более одинаковых силовых агрегата, а вспомогательное рулевое устройство не предусмотрено, две независимые системы управления с ходового мостика функционируют удовлетворительно, а также что при единичном повреждении в системе его трубопровода или в одном из силовых агрегатов это повреждение может быть изолировано так, что управляемость судна может быть поддержана или быстро восстановлена (пр. IV/13(2) КС-2012);

.37 подтверждение того, что обеспечены средства индикации работы двигателей рулевых устройств на ходовом мостике и на посту управления главными механизмами, а также того, что указатель положения руля для рулевого устройства с механическим приводом действует независимо от системы управления рулевым устройством (пр. IV/13(3) КС-2012);

.38 проверка того, что в случае выхода из строя какого-либо из узлов рулевого устройства на ходовой мостик подается тревожный сигнал (пр. IV/13(4) КС-2012);

.39 подтверждение того, что на ходовом мостике имеются индикаторы работы двигателей привода электрических и электрогидравлических рулевых устройств, а также того, что для соответствующих цепей и электродвигателей предусмотрены устройства защиты от токов короткого замыкания и устройства тревожной сигнализации, срабатывающие при перегрузке и прекращении подачи электроэнергии (пр. IV/13(5) КС-2012);

.40 подтверждение того, что при максимально допустимой эксплуатационной осадке судна основное рулевое устройство обеспечивает перекладку руля от 35° на один борт до 35° на другой борт при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна, причем перекладка руля от 35° на один борт до 30° на другой борт при тех же условиях осуществляется не более чем за 28 с (пр. IV/13(7) КС-2012);

.41 подтверждение того, что силовые агрегаты основного рулевого устройства с механическим приводом приводятся в действие с поста на ходовом мостике и запускаются вручную или автоматически при восстановлении подачи энергии после временного перерыва (пр. IV/13(8) КС-2012);

.42 подтверждение того, что вспомогательные средства управления рулем способны быстро запуститься в аварийной ситуации (пр. IV/13(9) КС-2012);

.43 подтверждение того, что вспомогательное рулевое устройство в состоянии обеспечить управление судном при его движении со скоростью, равной половине максимальной эксплуатационной скорости переднего хода или 7 уз, что больше, и обеспечивать при этом перекладку руля с 15° одного борта на 15° другого борта не более чем за 60 с (пр. IV/13(10) КС-2012);

.44 подтверждение того, что на судах длиной 75 м и более электрическое и электрогидравлическое рулевое устройство обслуживается по меньшей мере двумя фидерами от главного распределительного щита (пр. IV/13(11) КС-2012);

.45 подтверждение того, что на судах длиной 75 м и более сигнал тревожной сигнализации, включаемой с центрального или местного поста управления двигателем, отчетливо слышен в жилых помещениях механиков (пр. IV/14 КС-2012);

.46 подтверждение того, что в рефрижераторных установках не применяются хладагенты с высокой озоноразрушающей способностью (пр. IV/15(2) КС-2012);

.47 подтверждение того, что рефрижераторные установки снабжены автоматическими контрольно-предохранительными устройствами для предупреждения опасного повышения температуры и давления; а также, если применимо, проверка наличия дренажных устройств для предотвращения утечки токсичных и воспламеняющихся хладагентов (пр. IV/15(3) КС-2012);

.48 подтверждение того, что помещения, в которых размещено использующее токсичные хладагенты рефрижераторное оборудование, в том числе конденсаторы и цистерны с газом, снабжены системой обнаружения утечки с индикатором, находящимся вне этих помещений (вблизи входа в них), обеспечены вентиляционной системой и системой водораспыления и отделены от смежных помещений газонепроницаемыми переборками; если применимо, проверка функционирования тревожной сигнализации для оповещения об опасной концентрации газа (пр. IV/15(4) КС-2012);

.49 подтверждение того, что люди имеют возможность быстрого выхода из помещений рефрижераторных установок или холодильных камер в случае срабатывания тревожной сигнализации, причем эти выходы не ведут в жилые помещения, и по меньшей мере один из выходов открывается изнутри (пр. IV/15(5) КС-2012);

.50 проверка наличия не менее двух комплектов дыхательных аппаратов для работы в случае утечки вредного для людей хладагента, а также запасных баллонов для автономных дыхательных аппаратов (пр. IV/15(6) КС-2012);

.51 проверка наличия на видных местах инструкций по безопасной эксплуатации и действиям при аварии рефрижераторных систем (пр. IV/15(7) КС-2012);

.52 подтверждение того, что меры, принимаемые в отношении машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием, являются удовлетворительными и, в частности:

.52.1 проверка мер предосторожности против пожара и испытание устройств аварийно-предупредительной сигнализации (пр. IV/19 КС-2012, кроме п.19(9));

.52.2 на судах длиной 75 м и более проверка обеспечения немедленной подачи воды от пожарной магистрали путем дистанционного запуска одного из главных пожарных насосов на ходовом мостике и с поста управления системой пожаротушения, если таковой имеется; либо путем постоянного поддержания давления в пожарной магистрали, обращая особое внимание на возможность замерзания (пр. IV/19(9) КС-2012, рек. 6 приложения 4 к КС-2012);

.52.3 на судах длиной 75 м и более подтверждение того, что между ходовым мостиком и жилыми помещениями механиков предусмотрено дополнительное надежное средство переговорной связи (пр. IV/21 КС-2012);

.52.4 проверка средств для защиты от затопления (пр. IV/20 КС-2012);

.52.5 проверка наличия системы аварийно-предупредительной сигнализации с выборочным испытанием отдельных функций (пр. IV/22 КС-2012);

.52.6 подтверждение того, что предусмотрены специальные требования к механическим, котельным и электрическим установкам, в зависимости от случая (пр. IV/23 КС-2012, кроме п.23(1));

.52.7 на судах длиной 75 м и более подтверждение того, что в случае выхода из строя работающего генератора предусмотрена возможность автоматического пуска и подключения к главному распределительному щиту резервного генератора достаточной мощности, а также другие меры для обеспечения питания систем движения судна и управления им (пр. IV/23(1) КС-2012);

.52.8 проверка, устанавливающая, что предусмотрены средства автоматической остановки работы пропульсивной установки, механизмов или котлов в случае серьезной неисправности; визуальной индикации срабатывания устройств блокировки, а также испытание тревожной сигнализации (пр. IV/24 КС-2012);

.53 для судов длиной 75 м и более подтверждение наличия двойного дна между танковой и ахтерпиковой переборками, если применимо (пр. II/1(7) КС-2012);

.54 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что корпус, надстройка, переборки, палубы, выполненные из алюминиевого сплава, а также изоляция

конструктивных элементов, выполненных из алюминиевого сплава, отвечают требованиям МА (пр. V/3(2, 3) КС-2012);

.55 подтверждение того, что все элементы конструктивной противопожарной защиты, включая системы вентиляции, в жилых и служебных помещениях, рефрижераторных помещениях, на постах управления и в машинных помещениях установлены в соответствии с одобренными схемами (пр. V/3(1, 4), 4, 8 при $L \geq 60$ м; пр. V/28 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.56 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что трапы, проходящие только через одну палубу, защищены по меньшей мере на одном уровне как минимум перекрытиями класса «В-0» и дверями самозакрывающегося типа; лифты, проходящие только через одну палубу, выгорожены перекрытиями класса «А-0» со стальными дверями на обоих уровнях; трапы и шахты лифтов, проходящие более чем через одну палубу, должны быть выгорожены по меньшей мере перекрытиями класса «А-0» и защищены дверями самозакрывающегося типа на всех уровнях (пр. V/5(1) КС-2012);

.57 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что двери, установленные в перекрытиях класса «А» и класса «В», двери, установленные в машинных помещениях категории «А», соответствуют требованиям по огнестойкости (пр. V/6(1, 2) КС-2012);

.58 подтверждение того, что вентиляционные отверстия, допущенные в противопожарных дверях или под ними (кроме дверей в выгородках трапов), не превышают регламентируемых размеров, и отверстия в дверях имеют решетки из негорючего материала. (пр. V/6(3) при $L \geq 60$ м; пр. V/29(3) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.59 подтверждение того, что системы вентиляции во всех судовых помещениях установлены в соответствии с одобренными схемами; испытание работы противопожарных заслонок вентиляционных шахт и средств закрытия главных приемных и выпускных отверстий всех систем вентиляции и подтверждение того, что искусственная вентиляция может быть отключена из места вне обслуживаемого помещения; для судов длиной 60 м и более дополнительно проверяется горючесть материала каналов, наличие стальной облицовки (если применимо), наличие запасных средств подачи воздуха, функционирование средств для закрывания, которые должны быть расположены вне вентилируемых помещений (пр. V/9 при $L \geq 60$ м; пр. V/29, кроме п.29(3) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.60 подтверждение того, что электрические грелки расположены и закреплены так, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара; дымоходы печей, работающих на твердом топливе, снабжены заслонками; помещения, в которых установлены печи, снабжены вентиляторами без закрывающих устройств; в газовых горелках не используется открытый огонь (за исключением камбузных плит и водонагревателей, в помещениях которых предусмотрены предохранительные устройства для отключения подачи газа и надежная вентиляция) (пр. V/10 при $L \geq 60$ м; пр. V/30 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.61 подтверждение того, что поверхности в скрытых или недоступных местах (например, обрешетники) в жилых и служебных помещениях, постах управления, открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов, а на судах длиной 60 м и более, кроме того, открытые поверхности подволоков имеют характеристики медленного распространения пламени (пр. V/11(1) при $L \geq 60$ м; пр. V/31(1) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012; Приложение 4 к КС-2012);

.62 для судов длиной более 45 м и более, но менее 60 м подтверждение того, что все открытые поверхности из стеклопластика в пределах жилых и служебных помещений, постов управления, машинных помещений категории «А» имеют внешний слой из смолы одобренного типа, обладающей естественными характеристиками медленного распространения пламени, или покрыты одобренной огнезадерживающей краской либо защищены негорючими материалами (пр. V/31(2) КС-2012; приложение 4 к КС-2012);

.63 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что если отверстия для прокладки электрических кабелей, трубопроводов, шахт, каналов, для установки вентиляционных головок, осветительной арматуры и подобных им устройств прорезаны в перекрытиях класса «А» или «В», то приняты меры, исключающие нарушение огнестойкости перекрытий (пр. V/11(4) КС-2012);

.64 проверка того, что в помещениях для хранения легковоспламеняющихся жидкостей или сжиженных газов не проложены электрические кабели; в случае если для обслуживания таких помещений необходима и допущена электрическая арматура, она

должна отвечать требованиям МА для применения в легковоспламеняющейся среде (пр. V/12(4) при $L \geq 60$ м и V/32(4) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.65 подтверждение того, что лестничные выгородки и трапы устроены таким образом, чтобы обеспечивать пути эвакуации на открытую палубу и далее к спасательным шлюпкам и спасательным плотам из всех жилых помещений и помещений, где обычно работает экипаж, кроме машинных помещений и, в частности, того, что:

.65.1 на всех уровнях расположения жилых помещений предусмотрены по меньшей мере два удаленных друг от друга пути эвакуации из каждого ограниченного помещения или группы помещений (для судов длиной менее 60 м, если установка трапов или дверей практически невозможна, одним из путей эвакуации могут быть лацпорты или люки) (пр. V/13(1a) при $L \geq 60$ м; пр. V/33(1a) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.65.2 ниже открытой палубы главным путем эвакуации является трап, а вторым путем может быть шахта или трап (пр. V/13(1b(i)) при $L \geq 60$ м и при $45 \leq L < 60$ м в пр. V/33(1b(i)) КС-2012);

.65.3 выше самой нижней открытой палубы путями эвакуации являются трапы или двери, ведущие на открытую палубу, либо те и другие вместе (для судов длиной менее 60 м, если установка трапов или дверей практически невозможна, одним из путей эвакуации могут быть лацпорты или люки) (пр. V/13(1b(ii)) при $L \geq 60$ м; пр. V/33(1b(ii)) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.65.4 длина коридора или части коридора, из которых имеется только один путь эвакуации, для судов длиной 60 м и более не превышает 7 м; для судов менее 60 м не превышает 5 м (пр. V/13(1d) при $L \geq 60$ м; пр. V/33(1d) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.66 проверка путей эвакуации из каждого машинного помещения категории «А», которыми могут быть:

.66.1 для судна длиной 60 м и более - два комплекта стальных трапов, максимально удаленных друг от друга и ведущих к дверям в верхней части помещения, один из которых обеспечивает непрерывную защиту от огня, взамен которой может быть допущен безопасный путь эвакуации из нижней части помещения со стальным укрытием и самозакрывающейся дверью (пр. V/13(2) КС-2012);

.66.2 либо для судна той же длины – один трап, ведущий к двери на открытую палубу и стальная дверь, обеспечивающая доступ из нижней части помещения к безопасному пути на открытую палубу (пр. V/13(2) КС-2012);

.66.3 для судна менее 60 м – два стальных вертикальных трапа либо, в исключительных случаях, один такой трап (пр. V/33(2) КС-2012);

.67 для судов длиной 60 м и более проверка любой системы сигнализации обнаружения пожара, любой автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, любой системы обнаружения дыма путем забора проб воздуха, а также подтверждение того, что установочные испытания успешно завершены (пр. V/14, V/15 КС-2012);

.68 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что грузовые помещения с высокой пожароопасностью защищены стационарной системой тушения пожара газом или системой пожаротушения, обеспечивающей эквивалентную защиту (пр. V/16 КС-2012);

.69 для судов длиной 60 м и более проверка пожарных насосов, которых должно быть не менее двух, пожарной магистрали, расположения кранов, рукавов и стволов, международного берегового соединения, предусматривающего возможность подсоединения с любого борта судна, а также:

.69.1 проверка, устанавливающая, что каждый пожарный насос, включая аварийный пожарный насос, может работать независимо таким образом, чтобы две струи воды подавались одновременно из разных кранов в любой части судна при поддержании в пожарной магистрали требуемого давления;

.69.2 испытание, подтверждающее, что аварийный пожарный насос (на судах длиной 75 м и более это должен быть стационарный аварийный насос с независимым приводом) обладает требуемой производительностью и в состоянии работать в течение по меньшей мере 3 ч (пр. V/17, 18, 19, V/23 КС-2012);

.70 для судов длиной более 45 м и более, но менее 60 м проверка наличия, производительности и возможности независимой работы основного(ых) и аварийного пожарных насосов, проверка пожарной магистрали, расположения кранов, рукавов и стволов, а при отсутствии аварийного пожарного насоса с механическим приводом – проверка наличия дополнительных средств пожаротушения (пр. V/35 – 37 КС-2012);

.71 проверка наличия и размещения на постах управления, в жилых и служебных помещениях одобренных переносных огнетушителей, которых на судах длиной 60 м и более должно быть не менее 5, на судах длиной менее 60 м – не менее трех, а также запасных зарядов к ним (пр. V/20, V/21 при $L \geq 60$ м; пр. V/38, V/39 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.72 проверка средств пожаротушения и специальных мер в машинных и грузовых помещениях, включая стационарную систему пожаротушения и необходимое число переносных огнетушителей (пр. V/22 при $L \geq 60$ м; пр. V/40 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.73 проверка наличия снаряжения пожарного (на судах длиной 60 м и более должно иметься не менее двух комплектов снаряжения) (пр. V/24 при $L \geq 60$ м; пр. V/41 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.74 проверка эксплуатационной готовности и технического обслуживания противопожарных систем (пр. V/26 при $L \geq 60$ м; $45 \leq L < 60$ м в пр. V/43 в КС-2012);

.75 проверка, если это применимо, альтернативных конструкций, мер и устройств противопожарной безопасности в соответствии с требованиями к испытанию и проверке, указанными в одобренной документации (пр. I/4 КС-2012; пр. V/27 при $L \geq 60$ м и пр. V/44 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.76 проверка надлежащего количества и типа, вместимости и размещения спасательных шлюпок и плотов, дежурных шлюпок (пр. VII/5(1, 2, 4, 6, 8) при $L \geq 75$ м; пр. VII/5(1, 3 – 8) при $45 \leq L < 75$ м в КС-2012);

.77 осмотр каждой спасательной шлюпки, включая ее конструкцию, оборудование и снабжение (пр. VII/17 – 19, кроме VII/17(6), 18(4), 19(4) КС-2012);

.78 осмотр спасательных плотов, в том числе спускаемых с помощью плотбалки, включая его конструкцию, оборудование и снабжение; если для спасательных плотов предусмотрено свободное перемещение с борта на борт, проверка того, что масса любого из них составляет менее 185 кг (пр. VII/20 – 22 КС-2012);

.79 осмотр спусковых устройств посадки в каждую спасательную шлюпку и спасательный плот, испытание каждого спускового устройства, включая испытания перегрузкой, испытания по установлению скорости спуска, с осуществлением спуска каждой спасательной шлюпки и плота на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, а также проверка подъема на борт каждой спасательной шлюпки; если применимо, проверка возможности безопасного спуска с помощью скатов (пр. VII/6(2, 4(b)); пр. VII/32(1 – 6) КС-2012);

.80 испытание исправности пуска двигателя каждой спасательной шлюпки, если она снабжена двигателем; испытания переднего и заднего хода (пр. VII/17(6), пр. VII/18(4), пр. VII/19(4) КС-2012);

.81 проверка готовности спасательных шлюпок и плотов к возможной эвакуации экипажа (пр. VII/6(1, 3, 4(a, c, f)), пр. VII/32(7) КС-2012);

.82 проверка достаточного освещения мест сбора и посадки, а также коридоров, трапов, выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, с учетом возможности осуществления питания от аварийного источника электроэнергии; осмотр посадочных трапов и штормтрапов; проверка устройств, предотвращающих попадание воды с судна в спасательные шлюпки или плоты; проверка устройств, для предупреждения людей, находящихся на борту, о предстоящем оставлении судна (пр. VII/7, пр. VII/32(7) КС-2012);

.83 осмотр каждой дежурной шлюпки, включая ее оборудование и снабжение; для надувных шлюпок – подтверждение, что они размещены в полностью надутом состоянии (пр. VII/23 КС-2012);

.84 осмотр устройств посадки в каждую дежурную шлюпку и подъема ее на борт и испытание каждого спускового и подъемного устройства, включая испытания перегрузкой, испытания по установлению скорости спуска и подъема и подтверждение того, что каждая дежурная шлюпка может быть приспущена на воду и поднята на борт при наименьшей эксплуатационной осадке судна (пр. VII/6(4(d)), пр. VII/32(1, 2) КС-2012);

.85 проверка, если это применимо, альтернативных конструкций спасательных средств и устройств в соответствии с требованиями к испытанию и проверке, если таковые имеются в одобренной документации (пр. I/4 КС-2012; пр. VII/6(4(g)) КС-2012);

.86 проверка наличия требуемого количества, размещения и условий хранения спасательных жилетов, теплозащитных средств и гидрокостюмов одобренного типа (пр. VII/8 – 9, пр. VII/24 – 26 КС-2012);

.87 проверка наличия требуемого количества, размещения и условий хранения спасательных кругов, включая спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями, автоматически действующими дымовыми сигналами и плавучими спасательными линиями (пр. VII/10, пр. VII/27 КС-2012);

.88 проверка наличия, размещения и условий хранения линеметательного устройства (пр. VII/11, пр. VII/28 КС-2012);

.89 проверка наличия требуемого количества, размещения и условий хранения световых сигналов бедствия (пр. VII/12, пр. VII/29 – 31 КС-2012);

.90 проверка наличия, условий хранения, а также проверка работоспособности радиолокационного ответчика или передатчика АИС (требование применяется также к существующим судам) (пр. VII/1(2), VII/14 КС-2012);

.91 проверка наличия на коллективных спасательных средствах и дежурных шлюпках, а также на спасательных жилетах и спасательных кругах светоотражательных полос (пр. VII/15 КС-2012);

***Нижеследующие требования 2.1.2.92 – 2.1.2.116
применяются к новым и существующим судам:***

.92 проверка наличия требуемого количества (не менее 3 комплектов) и условий хранения УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи, а также проверка правильности ее работы на канале 16 (пр. VII/1(2), VII/13 КС-2012; рез. ИМО А.809(19));

.93 осмотр размещения, физической и электромагнитной защиты и освещения каждой радиоустановки (пр. IX/5(1, 2), IX/13 КС-2012);

.94 осмотр размещения на ходовом мостике и, если применимо, на крыльях мостика органов управления УКВ радиотелефонных каналов, требуемых для безопасности мореплавания (пр. IX/5(3), IX/13 КС-2012);

.95 проверка УКВ радиоустановки, включая проверку:

.95.1 качества приема и передачи ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70) (пр. IX/6(1a (i)) с учетом правил IX/8(4), IX/9(4), IX/10(2) КС-2012);

.95.2 качества приема и передачи радиотелефонных сообщений на каналах 6, 13 и 16 (пр. IX/6(1a (ii)) КС-2012);

.95.3 допустимого отклонения частоты, выходной мощности передатчика;

.95.4 правильности введения идентификационного номера судна в оборудование ЦИВ;

.95.5 программы самотестирования (если она предусмотрена) без выхода в эфир;

.95.6 слышимости сигнала тревоги ЦИВ;

.96 проверка исправности УКВ ЦИВ контроллера и приемника для ведения непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70, если радиоустановка предусмотрена в виде отдельного устройства (пр. IX/6(1b) с учетом правил IX/8(4), IX/9(4), IX/10(2) КС-2012);

.97 проверка расположения и работоспособности радиолокационного ответчика, который должен обеспечивать работу в диапазоне 9 ГГц и может быть одним из входящих в снабжение для спасательных шлюпок и плотов (пр. IX/6(1c) КС-2012);

.98 проверка оборудования приемника НАВТЕКС, если судно совершает рейсы в любом районе, где имеется международная служба НАВТЕКС (пр. IX/6(1d) КС-2012);

.99 проверка радиоаппаратуры для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова Инмарсат, если применимо (пр. IX/6(1e) КС-2012);

.100 подтверждение наличия, размещения и готовности к использованию (с проверкой срока годности батарей) спутникового аварийного радиобуя-указателя местоположения (АРБ); проверка излучения на рабочих частотах, кодирования и регистрации сигнала на рабочей частоте 406 МГц без передачи вызова на спутник (пр. IX/6(1f) КС-2012);

.101 для судов, совершающих рейсы исключительно в морском районе А1:

.101.1 положения 2.1.2.95 – 2.1.2.100;

.101.2 подтверждение способности с места, откуда обычно управляется судно, осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег»:

посредством дополнительной УКВ радиоустановки, которая, кроме того, должна обеспечивать передачу и прием радиосообщений общего назначения с использованием радиотелефонии (пр. IX/7(1a, 2) КС-2012); или

через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ (пр. IX/7(1b) КС-2012); или

с помощью ПВ радиоустановки (при рейсах в районе береговых ПВ станций с ЦИВ) (пр. IX/7(1с) КС-2012); или

с помощью ПВ/КВ-радиоустановки с ЦИВ (пр. IX/7(1d) КС-2012); или

через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат (пр. IX/7(1е) КС-2012);

.102 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1 и А2:

.102.1 положения 2.1.2.95 — 2.1.2.100;

.102.2 подтверждение наличия и проверка работы ПВ радиоустановки, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием оповещений о бедствии на частотах 2187,5 кГц с использованием ЦИВ и 2182 кГц с использованием радиотелефонии (пр. IX/8(1а), 8(2) КС-2012);

.102.3 проверка работы ПВ ЦИВ контроллера и приемника для ведения наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, если радиоустановка предусмотрена в виде отдельного устройства (пр. IX/8(1b) КС-2012);

.102.4 подтверждение способности осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с места, откуда обычно управляется судно, с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ (пр. IX/8(1с), 8(2) КС-2012):

либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ;

либо с помощью ПВ/КВ-радиоустановки с ЦИВ;

либо через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат либо спутникового АРБ;

.102.5 подтверждение наличия и исправности аппаратуры для передачи и приема радиосообщений обычного назначения с использованием радиотелефонии или буквопечатающей телеграфии (пр. IX/8(3) КС-2012):

либо с помощью радиоустановки с рабочими частотами 1605 — 4000 кГц или 4000 — 27500 кГц;

либо с помощью судовой земной станции Инмарсат;

.103 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1, А2 и А3 (см. также 2.1.2.104):

.103.1 положения 2.1.2.95 — 2.1.2.100;

.103.2 подтверждение наличия и проверка работы земной станции Инмарсат, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием вызовов с приоритетом бедствия, наблюдение за оповещениями о бедствии в направлении «берег-судно», передачу и прием сообщений о бедствии с использованием буквопечатающей телеграфии, а также передачу и прием радиосообщений общего назначения (пр. IX/9(1а), 9(3) КС-2012);

.103.3 подтверждение наличия и проверка работы ПВ радиоустановки, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием оповещений о бедствии на частотах 2187,5 кГц с использованием ЦИВ и 2182 кГц с использованием радиотелефонии (пр. IX/9(1b), IX/9(3) КС-2012);

.103.4 проверка работы ПВ ЦИВ контроллера и приемника для ведения наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, если радиоустановка предусмотрена в виде отдельного устройства (пр. IX/9(1с), КС-2012);

.103.5 подтверждение способности осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с места, откуда обычно управляется судно, с помощью радиосвязи или:

через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ (пр. IX/9(1d(i)) КС-2012); или

с помощью ПВ/КВ-радиоустановки с ЦИВ (пр. IX/9(1d(ii)) КС-2012); или

через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат либо спутникового АРБ (пр. IX/9(1d(iii)) КС-2012);

.104 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1, А2 и А3, если они не отвечают требованиям 2.1.2.103:

.104.1 положения 2.1.2.95 — 2.1.2.100;

.104.2 подтверждение наличия и проверка работы ПВ/КВ радиоустановки, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием оповещений о бедствии в диапазонах 1605 — 4000 кГц или 4000 — 27500 кГц с использованием ЦИВ, радиотелефонии и буквопечатающей телеграфии, а также проверка возможности передачи и приема радиосообщений общего назначения (пр. IX/9(2а, 2d) КС-2012);

.104.3 проверка работы ПВ/КВ ЦИВ контроллера(ов) и приемника для ведения наблюдения за ЦИВ (если оборудование для осуществления ЦИВ предусмотрено в виде отдельного устройства) на частотах 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также по меньшей мере на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности в системе ЦИВ: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 16804,5 кГц (пр. IX/9(2b) КС-2012);

.104.4 подтверждение способности осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с места, откуда обычно управляется судно, с помощью радиосвязи, не относящейся к КВ (пр. IX/9(2с), 9(3) КС-2012):

либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ;

либо через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат;

.105 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1, А2, А3, А4:

.105.1 положения 2.1.2.95 — 2.1.2.100 (пр. IX/10 КС-2012);

.105.2 положения 2.1.2.104.2 — 2.1.2.104.4а, при этом оборудование, указанное в 2.1.2.104.4б, не может быть принято как альтернатива в отношении 2.1.2.104.4а (пр. IX/10(1) КС-2012);

.106 подтверждение того, что радиооборудование работает от основного, аварийного (если предусмотрен) источников, а также резервного или резервных источников энергии, которые должны быть независимы от судовых силовых установок и от судовой электрической системы (пр. IX/12(2, 3) КС-2012);

.107 проверка всех антенн на предмет надлежащей установки, отсутствия дефектов, а также проверка изоляции и безопасности антенн;

.108 осмотр резервного или резервных источников энергии, включая:

.108.1 проверку, устанавливающую, что в наличии имеется достаточная емкость для работы основного или дублирующего оборудования в течение одного, трех или шести часов, в зависимости от случая (пр. IX/12(2а, 2b, 4) КС-2012);

.108.2 подтверждение того, что резервный или резервные источники энергии могут быть использованы для питания электрического освещения (пр. IX/12(5) КС-2012);

.108.3 если резервным источником энергии является перезаряжаемая батарея:

проверка ее размещения и установки (пр. IX/12(7) КС-2012);

замеры напряжения и разрядного тока батареи при отключенном зарядном устройстве и максимальной требуемой нагрузке радиоустановки, подключаемой к резервному источнику питания (пр. IX/12(6b) КС-2012);

проверка, устанавливающая, что зарядное(ые) устройство(ва) способно(ны) перезаряжать резервную батарею в течение 10 ч до требуемой минимальной емкости (пр. IX/12(6а) КС-2012).

.109 в дополнение к 2.1.1.22 для судов, построенных 01.09.1984 или после этой даты, проверка гирокомаса, включая проверку регулировки основного прибора и всех репитеров, которых на судах 75 м и более должно быть предусмотрено не менее одного (X/3(3) КС-2012);

.110 подтверждение того, что на судне, построенном 01.02.1992 или после этой даты, предусмотрены меры для передачи в аварийные посты управления рулем (если такой пост предусмотрен) визуальных показаний компаса (пр. X/3(5) КС-2012);

.111 подтверждение того, что на судах длиной 75 м и более, построенных 01.09.1984 или после этой даты, эффективность средств для ведения радиолокационной прокладки не ниже, чем у накладного оптического планшета (пр. X/3(8) КС-2012);

.112 для судов, построенных 25.05.1990 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более, построенных до 25.05.1980, проверка наличия и работоспособности эхолота (пр. X/3(9) КС-2012);

.113 для судов, построенных 01.09.1984 или после этой даты, проверка наличия устройства для указания скорости судна и пройденного расстояния (пр. X/3(11) КС-2012);

.114 для судов, построенных 01.09.1984 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более независимо от даты постройки, подтверждение наличия указателей углового положения руля, частоты вращения каждого гребного винта и, кроме того, если установлены винты регулируемого шага или подруливающие устройства, указателей шага и режима работы таких винтов и устройств. Показания всех этих указателей должны быть видны с поста управления судном (пр. X/3(12) КС-2012);

.115 подтверждение того, что на судне имеется полный комплект флагов и вымпелов для подачи сигналов в соответствии с международным сводом сигналов (пр. X/5(2) КС-2012);

.116 проверка видимости с ходового мостика (X/6 КС-2012).

2.1.3 Для нового судна (для существующего судна – по требованию МА государства флага) должна быть выполнена проверка подводной части судна (пр. I/9(1а), I/9(2е) КС-2012). Объем освидетельствования должен подтвердить, что подводная часть судна и связанные с ней объекты пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

2.1.4 Проверка, устанавливающая, что на судне имеются необходимые документы, должна включать:

.1 проверку классификационного свидетельства, если судно имеет класс классификационного общества;

.2 проверку наличия протокола опыта кренования (пр. III/9 КС-2012);

.3 подтверждение наличия информации об остойчивости (пр. III/10(1, 2) КС-2012);

.4 подтверждение наличия на судне, когда это применимо, одобренной документации по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам (пр. I/4(1) КС-2012);

.5 подтверждение того, что схемы противопожарной защиты постоянно вывешены или, в качестве альтернативы, предусмотрены буклеты, и что экземпляр схем или буклета на случай аварии имеется в четко обозначенной выгородке с наружной стороны надстройки (пр. V/25 при $L \geq 60$ м; пр. V/42 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

Нижеследующие требования 2.1.4.6 – 2.1.4.9 применяются к новым судам длиной 24 м и более и к существующим судам длиной 45 м и более:

.6 проверку действующей лицензии на пользование радиостанцией, выданной Администрацией флага;

.7 проверку наличия наставлений по эксплуатации всего радиооборудования, а также проверку наличия наставления по обслуживанию всего радиооборудования, если техническое обслуживание и ремонт в море является заявленным методом (пр. IX/14(3) КС-2012);

.8 проверку дипломов радиоспециалистов (пр. IX/15 КС-2012);

.9 проверку записей, связанных с радиосвязью (радиожурнала) (пр. IX/16 КС-2012; прил. 11 к Регламенту радиосвязи МСЭ);

Нижеследующие требования 2.1.4.10 – 2.1.4.16 применяются к новым и существующим судам:

.10 подтверждение наличия инструкций по техническому обслуживанию спасательных средств на судне;

.11 подтверждение того, что для каждого находящегося на борту человека имеются инструкции на случай аварии, что расписание по тревогам вывешено на видных местах и составлено на языке, понятном для находящихся на борту людей (пр. VIII/2(2–9) КС-2012);

.12 проверку наличия судового журнала учета проведения учений и тревог по оставлению судна и по борьбе с пожаром (пр. VIII/3(3) КС-2012);

.13 подтверждение наличия наставления и/или аудиовизуальных пособий по оставлению судна (пр. VIII/3(4) КС-2012);

.14 подтверждение того, что предусмотрена таблица или кривая остаточной девиации магнитного компаса (пр. X/3(1b) КС-2012);

.15 проверку, устанавливающую наличие морских навигационных карт и прочих навигационных пособий, необходимых для предстоящего рейса (пр. X/4 КС-2012);

.16 подтверждение того, что на судне имеется Международный свод сигналов (пр. X/5(3) КС-2012);

.17 проверку, где применимо, наличия на судне протокола замеров уровней шума, требуемого Кодексом по уровням шума на судах (пр. IV/12 КС-2012);

.18 проверку, если применимо, наличия документа о пригодности судна к эксплуатации с периодически необслуживаемыми машинными помещениями (пр. IV/3(10) КС-2012);

.19 проверку наличия на судне комплекта построечных чертежей.

2.1.5 После проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами предусматривается выдача Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.7) и относящегося к нему Перечню оборудования (форма 2.5.9), а также, в случае необходимости, Международного свидетельства об изъятии для рыболовного судна (форма 2.5.8) (пр. I/11, I/12 КС-2012).

2.2 Ежегодное освидетельствование.

2.2.1 Проверка действующих свидетельств и документов при ежегодном освидетельствовании для новых и существующих судов должна включать:

.1 проверку действительности Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна и относящегося к нему перечню оборудования (пр. I/13 КС-2012);

.2 проверку действительности Международного свидетельства об изъятии для рыболовного судна, если имеется.

2.2.2 Для корпуса, механизмов, спасательного оборудования и снабжения проверка действующих свидетельств и других документов, кроме того, должна включать:

.1 подтверждение доступности информации об остойчивости и схем по борьбе за живучесть;

.2 проверку наличия на судне одобренной документации по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам, если они имеются (пр. I/4(1) КС-2012);

.3 подтверждение того, что схемы противопожарной защиты постоянно вывешены или, в качестве альтернативы, предусмотрены буклеты, и что экземпляр схем или буклета на случай аварии имеется в четко обозначенной выгородке с наружной надстройкой (пр. V/25 при $L \geq 60$ м; пр. V/42 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.4 подтверждение на судне перечня контрольных проверок и инструкций по техническому обслуживанию спасательных средств на судне (пр. VII/16 КС-2012);

Нижеследующие требования 2.2.1.5 – 2.2.1.11 применяются к новым и существующим судам:

.5 подтверждение того, что для каждого находящегося на борту человека имеются инструкции на случай аварии, что расписание по тревогам вывешено на видных местах и составлено на языке, понятном для находящихся на борту людей (пр. VIII/2(2–9) КС-2012);

.6 проверку ведения судового журнала учета записей о проведенных учениях и тревогах по оставлению судна и по борьбе с пожаром (пр. VIII/3 КС-2012);

.7 подтверждение наличия наставления и/или аудиовизуальных пособий по оставлению судна (пр. VIII/3(4) КС-2012);

.8 подтверждение наличия таблицы или кривой остаточной девиации магнитного компаса, а также того, что надлежащим образом ведется журнал девиации компаса;

.9 проверку наличия откорректированных навигационных карт, лоций, описаний огней, извещений мореплавателям, таблиц приливов и прочих навигационных пособий, необходимых для предстоящего рейса (пр. X/4 КС-2012);

.10 проверку наличия Международного свода сигналов (пр. X/5(3) КС-2012);

.11 подтверждение наличия журнала непрерывной регистрации истории судна;

.12 проверку того, было ли установлено на судне какое-либо новое оборудование, и, если было, подтверждение того, что оборудование было одобрено до установки, и что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.13 подтверждение того, что изменения в конструкции судна, если они производились, одобрены классификационным обществом и указаны на построечных чертежах, хранящихся на судне;

.14 проверку, если применимо, наличия документа о пригодности судна к эксплуатации с периодически необслуживаемыми машинными помещениями (пр. IV/3(10) КС-2012);

.15 проверку, где применимо, наличия на судне протокола замеров уровней шума, требуемого Кодексом по уровням шума на судах (пр. IV/12 КС-2012).

2.2.3 Ежегодное освидетельствование для конструкции судна, судовых механизмов, спасательных средств и другого оборудования (кроме радиоустановок) должно включать:

.1 осмотр, насколько это возможно, всех водонепроницаемых переборок;

.2 на судах длиной менее 45 м в случае применения в водонепроницаемых переборках дверей навесного типа проверка наличия предупреждающих надписей о том, что эти двери в море должны быть закрыты (пр. II/2(2) КС-2012);

.3 осмотр и испытание (местное и дистанционное) всех водонепроницаемых дверей в водонепроницаемых переборках, в т.ч. проверку работоспособности устройств, указывающих открыта или закрыта водонепроницаемая дверь клинкетного типа, а для судов длиной 45 м и более проверку возможности дистанционного управления клинкетными дверями (пр. II/2(3–6) КС-2012);

.4 осмотр и проверку работоспособности механического привода ворот слипа, если применимо (пр. II/3(2) КС-2012);

.5 проверку наличия уплотнительных прокладок и зажимных устройств для задранивания водонепроницаемых дверей, а также для люковых крышек и крышек отверстий, ведущих в машинные помещения (пр. II/4(1), 5(3), 6(5), 7 КС-2012);

.6 осмотр вентиляторов и воздушных труб, включая их комингсы и устройства закрытия (пр. II/9–11 КС-2012);

.7 осмотр устройств для закрытия отверстий в наружной обшивке, осмотр бортовых иллюминаторов и глухих крышек (пр. II/12(1, 3, 4, 6) КС-2012);

.8 осмотр шпигатов, приемных и отливных отверстий, а также перекрывающих их клапанов (пр. II/13(1, 2) КС-2012);

.9 осмотр фальшборта, включая наличие штормовых портиков, с обращением особого внимания на штормовые портики с крышками; проверку того, что закладные доски и средства для укладки орудий лова размещены таким образом, что эффективность штормовых портиков не снижена (пр. II/14(4–7), VI/3(1, 2) КС-2012);

.10 осмотр якорного и швартовного устройств, насколько это возможно;

***Нижеследующие требования 2.2.3.11 – 2.2.3.16
применяются к новым и существующим судам:***

.11 проверку, устанавливающую, что следующие объекты навигационного оборудования находятся в рабочем состоянии, в зависимости от применимости (пр. X/5(1), X/3(1, 6, 8, 10) КС-2012):

.11.1 лампа дневной сигнализации;

.11.2 главный магнитный компас и/или путевой магнитный компас;

.11.3 пелорус или средство для взятия пеленгов;

.11.4 запасной магнитный компас, если предусмотрен;

.11.5 для судов длиной менее 45 м средство(а) для измерения глубины под килем;

.11.6 для судов длиной 35 м и более – радиолокационная станция и средства автоматической радиолокационной прокладки;

.12 проверку наличия навигационного снабжения, необходимого для предстоящего рейса (пр. X/4 КС-2012);

.13 подтверждение того, что на судне имеется Международный свод сигналов (пр. X/5(3) КС-2012);

.14 проверку наличия и спецификации лоцманских трапов и устройств для передачи лоцмана;

.15 проверку функционирования общесудовой авральной сигнализации и подачи общесудового сигнала тревоги с помощью судового свистка или сирены, и, дополнительно, электрическим звонком или ревунотом либо другим равноценным звукооповещательным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от аварийного источника электроэнергии (пр. VIII/2(1) КС-2012).

.16 визуальный осмотр для подтверждения того, что судно и его оборудование и снабжение не подвергались никаким не получившим одобрения изменениям.

2.2.4 Для судов длиной 45 м и более дополнительно предусматривается:

.1 подтверждение того, что механизмы, котлы и прочие сосуды под давлением, а также связанные с ними системы трубопроводов и арматура размещены и защищены так, чтобы свести к минимуму любую опасность для людей, находящихся на судне, должным образом учитывая при этом движущиеся части механизмов, горячие поверхности и другие источники опасности (пр. IV/3(1, 2) КС-2012);

.2 проверка предохранительных клапанов на паровых котлах и утилизационных парогенераторах (пр. IV/6(1) КС-2012);

.3 проверка функционирования вентиляции в машинных помещениях (пр. IV/3(2) КС-2012);

.4 проверка того, что нормальная работа главных механизмов может поддерживаться или возобновляться даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения (пр. IV/3(3a) КС-2012);

.5 проверка того, что предусмотрены средства, обеспечивающие ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (пр. IV/3(3b) КС-2012);

.6 осмотр визуально и в действии, насколько это практически возможно, электрических установок, включая основной источник электроэнергии и системы освещения (пр. IV/3(6), 16 КС-2012);

.7 осмотр и проверка в действии, насколько это практически возможно, исправности работы аварийного(ых) источника(ов) электроэнергии, включая пусковые устройства (пр. IV/17 КС-2012);

.8 выполнение общего осмотра механизмов, котлов, всех паровых, гидравлических, пневматических и других систем и связанной с ними арматуры с тем, чтобы установить, содержатся ли они в надлежащем состоянии, уделяя особое внимание опасности возникновения пожара и взрыва; проверку, если применимо, функционирования системы предварительной тревожной сигнализации ДВС (пр. IV/4(2, 3, 5) КС-2012);

.9 подтверждение того, что машинный телеграф, а также второе средство связи между ходовым мостиком и машинным помещением функционируют удовлетворительно (пр. IV/7 КС-2012);

.10 осмотр средств управления главными и вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, включая при необходимости, средства дистанционного управления главными механизмами с ходового мостика (включая функции управления, контроля, оповещения, предупреждения об опасности и обеспечения безопасности) и средства управления работой главных и других механизмов из поста управления механизмами (пр. IV/8 КС-2012);

.11 подтверждение того, что приняты меры для снижения до минимума попадания масла в системы сжатого воздуха и для осушения этих систем (пр. IV/9(4) КС-2012);

.12 проверка того, что в качестве жидкого топлива используются сорта с температурой вспышки не ниже 60 °С, а для аварийных дизель-генераторов – не ниже 43 °С (пр. IV/10(1) КС-2012);

.13 осмотр и проверка, насколько это практически возможно, работоспособности устройств дистанционного закрытия клапанов для жидкого топлива, смазочных масел и других воспламеняющихся нефтепродуктов (пр. IV/10(2–4) КС-2012);

.14 если топливные цистерны используются периодически как цистерны жидкого балласта, проверка наличия средств разобщения топливной и балластной систем (пр. IV/10(5) КС-2012);

.15 подтверждение того, что в форпиковой цистерне не перевозятся легковоспламеняющиеся нефтепродукты (пр. IV/10(12) КС-2012);

.16 осмотр каждого осушительного насоса и подтверждение того, что осушительная система для каждого водонепроницаемого отсека функционирует удовлетворительно (пр. IV/11(2, 6, 7) КС-2012);

.17 осмотр и проведение испытаний работы главного и вспомогательного рулевого устройств, включая связанные с ними оборудование и системы управления (пр. IV/13(1 – 5, 7 – 10) КС-2012), в т.ч.:

.17.1 проверка обеспечения регламентируемых углов перекладки в заданных условиях;

.17.2 проверка функционирования указателя положения руля, а также сигнализации исправности действия узлов рулевого устройства с механическим приводом (если применимо);

.17.3 проверка работы аварийной сигнализации на ходовом мостике в случае выхода из строя какого-либо из узлов рулевого устройства;

.18 для судов 75 м и более проверка того, что сигнал тревожной сигнализации, включаемой с центрального или местного поста управления двигателем, отчетливо слышен в жилых помещениях механиков (пр. IV/14 КС-2012);

.19 проверка того, что рефрижераторные установки снабжены функционирующими автоматическими контрольно-предохранительными устройствами для предупреждения опасного повышения температуры и давления (пр. IV/15(3) КС-2012);

.20 проверка наличия комплектов дыхательных аппаратов для работы в случае утечки вредного хладагента, а также запасных баллонов (пр. IV/15(6) КС-2012);

.21 проверка наличия на видных местах инструкций по безопасной эксплуатации и действиям при аварии рефрижераторных систем (пр. IV/15(7) КС-2012);

.22 общая проверка того, что поддерживаются меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества (пр. IV/18 КС-2012);

.23 проверка мер, принимаемых в отношении машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием, и, в частности, выборочное испытание функций аварийно-предупредительной сигнализации, функции автоматического режима и остановки (пр. IV/19-24 КС-2012);

.24 для судов длиной 60 м и более осмотр любых противопожарных дверей, приводимых в действие вручную и автоматически, и подтверждение их функционирования (пр. V/6 КС-2012);

.25 подтверждение функционирования вентиляционных систем в жилых, служебных и машинных помещениях, насколько это практически возможно и где применимо, функционирования дистанционных средств открытия и закрытия световых люков, отверстий в дымовых трубах и вентиляционных отверстиях (пр. V/9 при $L \geq 60$ м; пр. V/29 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.26 проверка того, что емкости для отходов, кроме тех, которые используются при разделке рыбы, изготовлены из негорючих материалов и не имеют отверстий в стенках или днище (пр. V/11(7) при $L \geq 60$ м или пр. V/31(6) при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.27 для судов длиной 60 м и более проверка того, что в отсеках, используемых для хранения рыбы, горючая изоляция защищена плотно прилегающим покрытием (пр. V/11(10) КС-2012);

.28 проверка того, что условия хранения легковоспламеняющихся жидкостей или сжиженных газов соответствуют установленным противопожарным требованиям, в частности:

.28.1 газовые баллоны надежно закреплены, имеют отчетливую маркировку и четкую надпись с названием и химической формулой содержащихся в них веществ;

.28.2 если легковоспламеняющиеся жидкости хранятся в помещениях, то источники тепла находятся вне таких помещений; на видном месте помещены таблички с надписями «Не курить» и «Не пользоваться открытым огнем», а в случае применения электрических кабелей и электроарматуры, она отвечает требованиям МА для использования в легковоспламеняющейся среде (пр. V/12 или V/32 КС-2012);

.29 подтверждение того, что пути эвакуации из жилых, машинных и других помещений находятся в удовлетворительном состоянии (пр. V/13 при $L \geq 60$ м; пр. V/33 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.30 для судов длиной 60 м и более проверка, насколько это возможно, и испытание в выполнимой степени любой системы сигнализации обнаружения пожара и любой системы обнаружения дыма путем забора проб воздуха; проверка и испытание общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации (пр. V/14, V/15 КС-2012);

.31 для судов длиной 60 м и более проверка, насколько это возможно, и испытание в выполнимой степени стационарной системы тушения пожара в грузовых помещениях с высокой пожароопасностью (пр. V/16 КС-2012);

.32 для судов длиной 60 м и более осмотр пожарных насосов, пожарной магистрали, кранов, рукавов, стволов и международного берегового соединения, а также проверка, устанавливающая, что каждый из пожарных насосов, включая аварийный пожарный насос, может работать независимо таким образом, чтобы две струи воды подавались одновременно из разных кранов в любую часть судна при поддержании в пожарной магистрали требуемого давления (пр. V/17–19, V/23 КС-2012);

.33 для судов длиной 45 м и более, но менее 60 м осмотр пожарных насосов, пожарной магистрали, кранов, рукавов и стволов, а также проверка, устанавливающая, что пожарные краны расположены таким образом, что возможно легко и быстро присоединить к ним пожарные рукава и направить, по крайней мере, одну струю в любую часть судна, обычно доступную во время плавания, при поддержании в пожарной магистрали требуемого давления (пр. V/35–37 КС-2012);

.34 проверка эксплуатационной готовности и технического обслуживания противопожарных систем (пр. V/26 или V/43 КС-2012);

.35 проверка, если это применимо, альтернативных конструкций, мер и устройств противопожарной безопасности или спасательных средств и устройств в соответствии с

требованиями к испытанию и проверке, если таковые имеются, указанными в одобренной документации (пр. V/27 или V/44 КС-2012);

.36 подтверждение того, что комплекты снаряжения пожарного полностью укомплектованы и находятся в удовлетворительном состоянии (пр. V/24 при $L \geq 60$ м; пр. V/41 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.37 подтверждение того, что схемы противопожарной защиты постоянно вывешены или, в качестве альтернативы, предусмотрены буклеты, и что экземпляр схем или буклета на случай аварии имеется в четко обозначенной выгородке с наружной стороны надстройки (пр. V/25 при $L \geq 60$ м; пр. V/42 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.38 проверка наличия и выборочная проверка состояния переносных и стационарных огнетушителей в жилых и служебных помещениях (пр. V/20 – 21 при $L \geq 60$ м; пр. V/38–39 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.39 проверка наличия и выборочная проверка состояния огнетушителей, проверка стационарной системы пожаротушения в машинных и грузовых помещениях и подтверждение того, что органы управления системой четко обозначены (пр. V/22 при $L \geq 60$ м; пр. V/40 при $45 \leq L < 60$ м в КС-2012);

.40 осмотр леерных ограждений, переходных мостиков, проходов и других средств, предусмотренных для защиты экипажа, а также средств для безопасного прохода экипажа (пр. VI/1(1), VI/3(3, 4) КС-2012);

.41 общий осмотр корпуса и средств закрытия отверстий, насколько это возможно (пр. VI/1(2, 3), VI/2 КС-2012);

.42 осмотр фальшборта, включая проверку наличия штормовых портиков, с обращением особого внимания на любые штормовые портики с крышками (пр. VI/3(1, 2), II/14(4 – 7) КС-2012);

.43 осмотр каждой спасательной шлюпки, включая их конструкцию, маркировку, вместимость, доступ, плавучесть, надводный борт, оборудование и снабжение (пр. VII/17 – 19, кроме VII/17(6), VII/18(4), VII/19(4) КС-2012);

.44 испытание исправности пуска двигателя каждой спасательной шлюпки, если она снабжена двигателем; испытания переднего и заднего хода (пр. VII/17(6), VII/18(4), VII/19(4) КС-2012);

.45 осмотр каждого спасательного плота, включая их конструкцию, вместимость, оборудование и снабжение, и, если они установлены, разобшающего устройства под нагрузкой и гидростатического стопора, а для надувных спасательных плотов – гидростатического разобшающего устройства и средств, обеспечивающих свободное всплытие; для спасательных плотов, для которых предусмотрено свободное перемещение с борта на борт, – проверку того, что их масса составляет менее 185 кг (пр. VII/20 – 22 КС-2012);

.46 осмотр устройств для посадки и спусковых устройств каждой спасательной шлюпки и плота. Каждая спасательная шлюпка должна быть приспущена к месту посадки; если это практически осуществимо, одно из спасательных средств должно быть спущено на воду. Должно быть продемонстрировано функционирование спусковых устройств спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалок (пр. VII/6(2, 4(b)), VII/32(1 – 4, 6, 7) КС-2012);

.47 проверка того, что лопари, используемые в спусковых устройствах, периодически осматривались и были заменены по мере необходимости в течение последних 5 лет (пр. VII/16(3) КС-2012);

.48 подтверждение факта проведения тщательной проверки спусковых устройств, включая динамическое испытание нагрузкой тормоза лебедки, и технического обслуживания спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой спасательных шлюпок и дежурных шлюпок, включая системы разобшения спасательной шлюпки, спускаемой методом свободного падения, и гаки с автоматической отдачей спускаемых с помощью плотбалок спасательных плотов (пр. VII/6(2, 4(b)), VII/32(1–4, 6, 7) КС-2012);

.49 осмотр каждой дежурной шлюпки, включая ее оборудование и снабжение; для надувных дежурных шлюпок – подтверждение того, что они размещены в полностью надутом состоянии (пр. VII/23 КС-2012);

.50 осмотр устройств для посадки в каждую дежурную шлюпку и подъема ее на борт. Если это практически возможно, дежурная(ые) шлюпка(и) должна(ы) быть спущена(ы) на воду, и должен быть продемонстрирован ее(их) подъем на борт (пр. VII/6(4(d)), пр. VII/32 (1, 2) КС-2012);

.51 испытание исправности пуска двигателя дежурной(ых) шлюпки(ок) и каждой спасательной шлюпки, если она(они) снабжена(ы) двигателем; испытания переднего и заднего хода (пр. VII/23(1f, g, h) КС-2012);

.52 проверка, если это применимо, альтернативных конструкций, мер и устройств спасательных средств и устройств в соответствии с требованиями к испытанию и проверке, если таковые имеются, указанными в одобренной документации (пр. VII/6(4g) КС-2012);

.53 проверка достаточного освещения мест сбора и посадки, а также коридоров, трапов, выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, с учетом возможности осуществления питания от аварийного источника электроэнергии; осмотр посадочных трапов и штормтрапов; проверка устройств, для предупреждения людей, находящихся на борту, о предстоящем оставлении судна (пр. VII/7, VII/32(7) КС-2012);

.54 проверка наличия, расположения, условий хранения и состояния спасательных кругов, включая спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями, автоматически действующими дымовыми сигналами и плавучими спасательными линиями, спасательных жилетов, их свистков и огней, гидрокостюмов и теплозащитных средств, а также того, что срок годности принадлежащих им батарей не истек (пр. VII/8 – 10, VII/24 – 27 КС-2012);

.55 осмотр линеметательного устройства и проверка, устанавливающая, что срок годности ракет для метания линий и сигналов бедствия судна не истек (пр. VII/11, VII/28 КС-2012);

.56 проверка, устанавливающая, что срок годности фальшфейеров и других сигналов бедствия не истек (пр. VII/12, VII/29 – 31 КС-2012);

.57 проверка того, что на спасательных плотках, спасательных шлюпках и дежурных шлюпках, а также на всех спасательных жилетах и спасательных кругах имеются светоотражательные полосы (пр. VII/15 КС-2012);

***Нижеследующие требования 2.2.4.58 – 2.2.4.62
применяются к новым и существующим судам:***

.58 осмотр и проверка работы УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи, а также поисково-спасательных устройств для определения местоположения (пр. VII/13 КС-2012);

.59 осмотр и проверка работы радиолокационного ответчика или передатчика АИС (пр. VII/14 КС-2012);

.60 в дополнение к 2.2.3.11 проверка, устанавливающая, что следующие объекты навигационного оборудования находятся в рабочем состоянии (пр. X/3(3, 4, 6, 8, 9, 11, 12, 14) КС-2012):

.60.1 для судов, построенных 01.09.1984 или после этой даты:

.60.1.1 гирокомпас и репитеры гирокомпаса;

.60.1.2 устройства для указания скорости судна и пройденного расстояния;

.60.2 для судов, построенных 01.09.1984 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более независимо от даты постройки: указатели углового положения руля, частоты вращения каждого гребного винта и, кроме того, если установлены винты регулируемого шага или подруливающие устройства, указатели шага и режима работы таких винтов и устройств;

.60.3 для судов, построенных 25.05.1990 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более, построенных до 25.05.1980, – эхолот;

.61 подтверждение того, что на судне, построенном 01.02.1992 или после этой даты, предусмотрены меры для передачи в аварийные посты управления рулем (если такой пост предусмотрен) визуальных показаний компаса (пр. X/3(5) КС-2012);

.62 подтверждение того, что на судне имеется полный комплект флагов и вымпелов для подачи сигналов в соответствии с международным сводом сигналов (пр. X/5(2) КС-2012).

2.3 Периодическое освидетельствование радиооборудования.

2.3.1 Для радиоустановок рыболовных судов, включая радиооборудование спасательных средств, проверка действующих свидетельств и других документов для новых и существующих судов длиной 45 м и более должна включать:

.1 проверку действительности Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна и относящегося к нему перечню оборудования (пр. I/13 КС-2012);

.2 проверку действительности Международного свидетельства об изъятии для рыболовного судна, если имеется.

.3 проверку наличия на судне одобренной документации по альтернативным мерам и устройствам, если они имеются (пр. I/4(1) КС-2012);

.4 подтверждение того, что любое новое радиооборудование должным образом одобрено до его установки, и что не имело места никаких изменений, которые влияли бы на действительность свидетельства;

.5 проверку наличия наставлений по эксплуатации всего радиооборудования, а также проверку наличия наставления по обслуживанию всего радиооборудования, если техническое обслуживание и ремонт в море является заявленным методом (пр. IX/14(3) КС-2012);

.6 проверку действующей лицензии на пользование радиостанцией, выданной Администрацией флага;

.7 проверку дипломов радиоспециалистов (пр. IX/15 КС-2012);

.8 проверку записей, связанных с радиосвязью (радиожурнала) (пр. IX/16 КС-2012; прил.11 к Регламенту радиосвязи МСЭ).

.9 проверку документального подтверждения того, что полезная емкость батареи (резервного источника энергии) была испытана в порту в течение последних 12 мес.;

2.3.2 Для радиоустановок рыболовных судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, периодическое освидетельствование для новых и существующих судов длиной 45 м в должно включать:

.1 положения 2.1.2.92 – 2.1.2.109;

.2 осмотр и проверку работы УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи (пр. VII/13 КС-2012).

2.4 Периодическое освидетельствование спасательных средств и другого оборудования.

2.4.1 Для спасательных средств и другого оборудования рыболовных судов (исключая радиоустановки и радиооборудование спасательных средств) проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.2.1; 2.2.2.1 – 2.2.2.12.

2.4.2 Для спасательных средств и другого оборудования рыболовных судов (кроме радиоустановок и радиооборудования спасательных средств) периодическое освидетельствование должно включать:

.1 положения 2.2.3.11 – 2.2.3.16; 2.2.4.31 – 2.2.4.38; 2.2.4.43 – 2.2.4.62;

.2 для судов длиной 60 м и более испытание любой системы сигнализации обнаружения пожара и любой системы обнаружения дыма путем забора проб воздуха (пр. V/14, V/15 КС-2012);

.3 для судов длиной 60 м и более испытание функционирования дистанционных средств открытия и закрытия световых люков, выпуска дыма, закрытия отверстий в дымовых трубах и вентиляционных отверстий, закрытия дверей с приводом от источника энергии и других дверей, отключения вентиляции и нагнетательных и вытяжных вентиляторов котлов, а также отключения насосов жидкого топлива и других насосов для подачи воспламеняющихся жидкостей (пр. V/9(2, 3) КС-2012);

.4 выборочная проверка состояния огнетушителей, проверка стационарной системы пожаротушения в машинных и грузовых помещениях; подтверждение, в ходе осмотра стационарной системы пожаротушения в машинных и грузовых помещениях того, что любые пенообразователи и емкость CO_2 прошли проверку, а также что распределительные трубопроводы свободны от посторонних включений (пр. V/22 при $L \geq 60$ м; пр. V/40 при $45 \leq L < 60$ м КС-2012).

2.5 Промежуточное освидетельствование.

2.5.1 Для корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения рыболовных судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.2.1; 2.2.2.1; 2.2.2.2; 2.2.2.11 – 2.2.2.15.

2.5.2 Для корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения рыболовных судов промежуточное освидетельствование должно включать:

.1 положения 2.2.3.1 – 2.2.3.10; 2.2.3.16; 2.2.4.1 – 2.2.4.29; 2.2.4.40 – 2.2.4.42;

.2 для новых и существующих судов старше 5 лет – внутренний выборочный осмотр помещений, используемых для водяного балласта;

.3 для новых и существующих судов старше 10 лет – внутренний выборочный осмотр грузовых (рефрижераторных) помещений и помещений для разделки и обработки рыбы.

2.6 Проверка подводной части судна.

2.6.1 Периодическая проверка подводной части нового судна (для существующего судна – по решению МА Флага) должна включать:

- .1 осмотр обшивки судна, включая обшивку днища и носовой оконечности, киля, скуловых килей, форштевня, ахтерштевня и руля;
- .2 проверку зазоров в подшипниках баллера руля;
- .3 осмотр, насколько это практически возможно, уплотнений гребного винта и вала;
- .4 проверку, насколько это практически возможно, зазоров хвостовых участков гребных валов;
- .5 осмотр кингстонных ящиков и решеток;
- .6 освидетельствование связанных с подводной частью судна объектов, проверяемых одновременно.

2.7 Освидетельствования для возобновления Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна.

2.7.1 Для корпуса, механизмов, спасательного и прочего оборудования и снабжения, проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

- .1 положения 2.2.2.1 – 2.2.2.15;
- .2 акты о выполненных за период, начиная с даты выдачи Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна, ежегодных, промежуточных и периодических освидетельствованиях, а также как минимум двух освидетельствований подводной части судна.

2.7.2 Для радиоустановок рыболовных судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.3.1.3 – 2.3.1.9. В любом случае должны быть проверены акты периодических освидетельствований радиоустановок, включая радиооборудование спасательных средств.

2.7.3 Для корпуса, механизмов, спасательного и прочего оборудования и снабжения, проверка освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать:

- .1 положения 2.2.3.11 – 2.2.3.16; 2.2.4.31 – 2.2.4.38; 2.2.4.43 – 2.2.4.62; 2.4.2.2 и 2.4.2.3;
- .2 осмотр отливных забортных клапанов и их соединений с корпусом;
- .3 осмотр якорного и швартового устройств, для чего должна быть произведена отдача и подъем якорей с помощью брашпиля.

2.7.4 Для радиоустановок рыболовных судов, включая радиооборудование спасательных средств, освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать положения 2.3.2.

2.7.5 После проведения освидетельствований согласно 2.7.3 и 2.7.4 с удовлетворительными результатами должно выдаваться новое Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна (форма 2.5.7), к которому прилагается перечень оборудования (форма 2.5.9).

3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТОРРЕМОЛИНОССКИМ ПРОТОКОЛОМ 1993 ГОДА

3.1 Первоначальное освидетельствование.

3.1.1 Первоначальное освидетельствование выполняется на основании указаний 2.1.1, 2.1.2 и 2.1.4, где:

- .1 вместо «КС-2012» следует читать «ТП-93»;
- .2 в 2.1.1.1 вместо «пр. I/2(21) КС-2012» следует читать «пр. I/2(22) ТП-93»;
- .3 в 2.1.1.31, 2.1.1.32 вместо «I/7(2а) КС-2012» следует читать «I/6(1а) ТП-93».

3.1.2 По решению МА Флага может быть выполнена проверка подводной части судна. Объем освидетельствования должен подтвердить, что подводная часть судна и связанные с ней объекты пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

3.1.3 Проверка, устанавливающая, что на судне имеются необходимые документы, должна включать:

- .1 положения 2.1.4, где вместо «КС-2012» следует читать «ТП-93»;
- .2 протоколы (акты) произведенных ранее докований или выполненных другим методом проверок подводной части судна.

3.1.4 После проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами предусматривается выдача Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна (ф.2.5.1) и относящегося к нему перечню оборудования (ф.2.5.3), а также, в случае необходимости, Международного свидетельства об изъятии для рыболовного судна (ф.2.5.2) (пр. I/7(1), I/8(1) ТП-93; дополнение к ТП-93 «Свидетельства и перечень дооборудования»).

3.2 Периодическое освидетельствование радиооборудования

3.2.1 Для радиооборудования рыболовных судов, включая радиооборудование спасательных средств, проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения, перечисленные в 2.3.1, где вместо «КС-2012» следует читать «ТП-93».

3.2.2 Для радиооборудования рыболовных судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, периодическое освидетельствование должно включать (с заменой в тексте «КС-2012» на «ТП-93»):

- .1 положения 2.1.2.92 — 2.1.2.108;
- .2 положение 2.3.2.2.

3.3 Периодическое освидетельствование спасательных средств и другого оборудования.

3.3.1 Для спасательных средств и другого оборудования рыболовных судов (исключая радиоустановки и радиооборудование спасательных средств) проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.4.1, где вместо «КС-2012» следует читать «ТП-93».

3.3.2 Для спасательных средств и другого оборудования рыболовных судов (кроме радиоустановок и радиооборудования спасательных средств) периодическое освидетельствование должно включать положения 2.4.2, где вместо «КС-2012» следует читать «ТП-93».

3.4 Периодическое освидетельствование корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения.

3.4.1 Для корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения рыболовных судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.2.1; 2.2.2.1; 2.2.2.2; 2.2.2.11 — 2.2.2.15, где вместо «КС-2012» следует читать «ТП-93».

3.4.2 Для корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения рыболовных судов периодическое освидетельствование должно включать (с заменой в тексте «КС- 2012» на «ТП-93»):

- .1 положения 2.5.2;
- .2 положения 2.7.3.2 и 2.7.3.3.

3.5 Возобновление свидетельств.

На основании удовлетворительных результатов периодических освидетельствований, выполнявшихся согласно 3.2, 3.3 и 3.4 в течение четырех лет после выдачи Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна, это свидетельство может быть продлено на один год, либо оформлено новое свидетельство.

4 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ДИРЕКТИВОЙ 97/70/ЕС

4.1 Первоначальное освидетельствование.

4.1.1 Первоначальное освидетельствование элементов *нового* судна, выполняемое для целей, указанных в 1.1, должно включать:

.1 подтверждение того, что расположение и конструкция таранной переборки соответствуют требованиям Директивы 97/70/ЕС с поправками и, если применимо, того, что при наличии длинной надстройки таранная переборка продолжена вверх до палубы, находящейся непосредственно над рабочей палубой (пр. I/2(21) ТП-93, пр. II/1(5) ТП-93, с учетом I/2(22a(ii)) прил. I-V к Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты);

.2 подтверждение того, что кроме таранной переборки, на судне установлены ограничивающие машинное отделение поперечные переборки, непроницаемые при воздействии моря и доведенные до рабочей палубы (пр. II/1(3) ТП-93);

.3 подтверждение того, что таранная переборка является водонепроницаемой, что клапаны, установленные на трубах, проходящих через таранную переборку, управляются с места, расположенного выше рабочей палубы надводного борта, и что не имеется дверей, горловин, вентиляционных каналов или других отверстий ниже рабочей палубы (пр. II/1(4), II/1(6) ТП-93);

.4 подтверждение того, что внешние отверстия обеспечены водонепроницаемыми закрытиями (пр. II/3(1), II/2(1) ТП-93);

.5 для кормовых траулеров: подтверждение работоспособности механического привода ворот слипа (пр. II/3(2) ТП-93);

.6 подтверждение того, что каждая водонепроницаемая дверь клинкетного типа может открываться и закрываться с места с любой стороны при угле крена судна 15° на любой борт (пр. II/2(4), II/2(5) ТП-93);

.7 подтверждение того, что проходы через переборки закрытых надстроек оборудованы постоянными дверями, обеспечивающими непроницаемость и прочность, эквивалентную прочности конструкции, не имеющей отверстий, когда двери закрыты, а также проверка того, что двери снабжены уплотнительными прокладками и зажимными устройствами, обеспечивающими возможность открывания и закрывания дверей с обеих сторон переборки (пр. II/4(1) ТП-93);

.8 подтверждение того, что высота комингсов дверных проемов, тамбуров сходных люков и шахт МО соответствует требованиям Дир.97/70/ЕС; проверка наличия ограждений палубных отверстий, если применимо (пр. II/4(2), II/5(1), II/6(1) ТП-93, с учетом II/5(3) прил. I-B Дир.97/70/ЕС для деревянных крышек судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты);

.9 проверку размеров палубных отверстий, наличия предохранительных устройств, предотвращающих их закрытие, ограждений и поручней, если применимо (пр. VI/1(2, 3), VI/2 ТП-93);

.10 подтверждение того, что палубы рабочих площадок в машинных помещениях, на камбузах, в районе лебедок, в местах расположения рыбообрабатывающего оборудования, у трапов и перед дверьми имеют поверхность, предотвращающую скольжение; а также подтверждение того, что лестницы и трапы достаточного размера и прочности, с поручнями, а ступени имеют поверхность, предотвращающую скольжение; при этом для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, трапы должны соответствовать применимым стандартам ИСО (пр. VI/1(4) ТП-93, пр. VI/4 прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.11 проверку непроницаемости люков, закрываемых крышками, и отверстий, ведущих в машинные помещения; при этом для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, устройства для обеспечения герметичности деревянных крышек люков должны соответствовать стандартам, приведенным в правилах 14 и 15 приложения I к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года (пр. II/5(3), II/6(5), II/7 ТП-93, с учетом пр. II/5(3) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.12 подтверждение путем испытания струей воды из шланга или наливом воды, водонепроницаемости палуб и шахт, туннелей и вентиляционных каналов;

.13 подтверждение того, что ведущие в машинные помещения отверстия, лазы и выполненные заподлицо горловины на рабочей палубе или палубе надстройки защищены закрытыми тамбурами с водонепроницаемыми дверями (пр. II/8(2) ТП-93);

.14 осмотр воздушных труб и измерительных устройств, включая устройства закрытия, а также проверку того, что высота комингсов воздушных труб соответствует требованиям Дир.97/70/ЕС (пр. II/10, II/11 ТП-93);

.15 осмотр вентиляторов, включая устройства закрытия, и подтверждение того, что зависящая от длины судна высота комингсов вентиляторов над палубой соответствует требованиям Дир. 97/70/ЕС (при $L < 45$ и $L \geq 45$ м – пр. II/9 ТП-93; для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты – с учетом пр. II/9(1) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.16 проверку размещения бортовых иллюминаторов, осмотр стёкол и штормовых крышек у бортовых иллюминаторов и в помещениях закрытых надстроек на этой палубе, а также в бортовых и кормовых переборках палубных рубок, если это требуется по соображениям безопасности; отсутствие штормовых крышек на окнах и иллюминаторах

палубных рубок для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, должно соответствовать применимым стандартам ИСО (пр. II/12, с учетом пр. II/12(6) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.17 осмотр шпигатов, приемных и отливных отверстий; проверку средств защиты от попадания внутрь судна заборной воды через отливные отверстия трубопроводов, в том числе, если применимо, проверку функционирования невозвратных клапанов и индикаторов закрытия (пр. II/13(1, 2) ТП-93);

.18 осмотр фальшборта, включая наличие штормовых портиков, с обращением особого внимания на любые штормовые портики с крышками; для судов, предназначенных для работы в ледовых условиях, подтверждение того, что крышки и защитные устройства штормовых портиков должны быть съемной конструкцией (пр. II/14(4–7) ТП-93, VI/3(1, 2) ТП-93, с учетом пр. VI/3(2) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты);

.19 осмотр леерных ограждений, переходных мостиков, проходов и других средств, предусмотренных для защиты экипажа, а также средств для безопасного прохода экипажа (пр. VI/1(1), 3(3, 4) ТП-93);

.20 осмотр якорного и швартовного устройств (пр. II/15 в прил. I-B Дир. 97/70/ЕС);

***Нижеследующие требования 4.1.1.21 – 4.1.1.33
применяются к новым и существующим судам:***

.21 проверку наличия общесудовой авральной сигнализации и возможность подачи общесудового сигнала тревоги с помощью судового свистка или сирены, и, дополнительно, электрическим звонком или ревунот либо другим равноценным звукоопсигнальным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от аварийного источника электроэнергии (пр. VIII/2(1) ТП-93);

.22 проверку наличия расписания по тревогам, вывешенного как минимум на ходовом мостике, машинном отделении и помещении для экипажа, с четкими указаниями обязанностей различных членов экипажа в случае аварийной ситуации (пр. VIII/2(3 – 9) ТП-93);

.23 проверку, в зависимости от случая, наличия и функционирования, следующих судовых навигационных систем и оборудования:

.23.1 главного магнитного компаса, если применимо, а также надлежащих средств связи между местом установки главного компаса и местом, откуда обычно осуществляется управление судном (пр. X/3(1a(i), a(iii), d) ТП-93);

.23.2 путевого магнитного компаса, если применимо (пр. X/3(1a(ii)) ТП-93);

.23.3 средства для взятия пеленгов (пр. X/3(1a(iv)) ТП-93);

.24 проверку отсутствия девиации главного и/или путевого магнитных компасов (пр. X/3(1b) ТП-93);

.25 проверку наличия и функционирования запасного магнитного компаса, если применимо (пр. X/3(1c) ТП-93);

.26 проверку наличия и функционирования средств связи с аварийным постом управления судном, если он предусмотрен (пр. X/3(5) ТП-93);

.27 для судна длиной 35 м и более проверку наличия и проверку работы радиолокационной станции, работающей в полосе частот 9 ГГц (с учетом снижения регламентированных ИМО требований к судам короче 45 м) (пр. X/3(6), X/16 ТП-93);

.28 при наличии РЛС проверку наличия и функционирования средств для ведения радиолокационной прокладки (пр. X/3(8) ТП-93);

.29 проверку наличия средств для измерения глубины под килем (пр. X/3(10) ТП-93);

.30 проверку наличия навигационных приборов, необходимых для предстоящего рейса (пр. X/4 ТП-93);

.31 проверку наличия и функционирования лампы дневной сигнализации (пр. X/5(1) ТП-93);

.32 проверку наличия устройства для передачи лоцмана, доступа на палубу судна, соответствующего оборудования и освещения, проверку работы лоцманских трапов и комбинированных устройств (пр. I/6(1a) ТП-93);

.33 проверку наличия и размещения, а также проверку работы, при необходимости, ходовых сигнально-отличительных огней, сигнальных знаков и средств подачи звуковых сигналов (пр. I/6(1a) ТП-93);

.34 подтверждение того, что главная пропульсивная установка, органы управления, система паропроводов, система жидкого топлива, система сжатого воздуха, электрическая и рефрижераторная системы; вспомогательные механизмы; паровые котлы и другие резервуары под давлением; трубопроводы и насосы; рулевое оборудование и устройства, валы и муфты для передачи мощности прошли испытания; подтверждение того, что эти механизмы и оборудование, а также подъемные устройства, лебедки, устройства для разделки рыбы снабжены предохранительными устройствами, чтобы свести к минимуму любую опасность для экипажа; особое внимание необходимо уделить движущимся частям, горячим поверхностям и прочим деталям, представляющим опасность (пр. IV/3(1) ТП-93);

.35 подтверждение того, что в машинных помещениях обеспечен безопасный и свободный доступ ко всем механизмам и их органам управления, и эти помещения обеспечены достаточной вентиляцией (пр. IV/3(2) ТП-93);

.36 подтверждение того, что каждая водонепроницаемая дверь клинкетного типа имеет дистанционное управление с места выше рабочей палубы, а посты дистанционного управления оборудованы устройствами, показывающими закрыта или открыта дверь (пр. II/3, II/5, II/6 ТП-93);

.37 подтверждение того, что работа главных механизмов может поддерживаться или возобновляться в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения. Особое внимание следует уделить проверке:

устройств, подающих жидкое топливо под давлением для главной пропульсивной установки;

устройств для подачи смазочного масла под давлением;

гидравлических, пневматических и электрических устройств для управления главной пропульсивной установкой, включая ВРШ;

устройств для подачи воды под давлением для систем охлаждения главной пропульсивной установки;

воздушного компрессора и воздушного ресивера для пуска или управления (пр. IV/3(3 а) ТП-93);

.38 подтверждение того, что предусмотрены средства, обеспечивающие возможность пуска механизмов без помощи извне, когда судно не находится в эксплуатационном состоянии (пр. IV/3(3 b) ТП-93);

.39 подтверждение того, что функционирование главной пропульсивной установки и важных для безопасности и движения судна вспомогательных механизмов возможно при статическом крене до 15°, а также при динамическом крене 22,5° на любой борт и одновременном дифференте до 7,5° в сторону носа или кормы (пр. IV/3(4) ТП-93);

.40 подтверждение того, что электрические установки, включая основной источник электроэнергии и системы освещения, установлены в соответствии с одобренными схемами и нормально функционируют (IV/16 Дир. 97/70/ЕС), в частности:

.40.1 если работа вспомогательных систем, необходимых для движения и безопасности судна, обеспечивается только электроэнергией, основной источник энергии состоит по меньшей мере из двух генераторов, при этом привод одного из них может осуществляться главным двигателем;

.40.2 мощность любого из этих генераторов обеспечивает функционирование судовых систем в нормальном эксплуатационном состоянии и с нормальными условиями обитаемости (за исключением мощности, необходимой для промысловых операций, обработки и сохранения улова), вне зависимости от числа оборотов и направления вращения главных гребных установок или валопроводов;

однако на судах длиной менее 45 метров в этом случае требуется лишь обеспечить функционирование служб, необходимых для обеспечения движения и безопасности судов (пр. IV/16(1b) прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.40.3 если трансформаторы являются существенной частью системы электроснабжения, эта система обеспечивает непрерывность подачи электроэнергии;

.40.4 главная осветительная система такова, что при возникновении аварийной ситуации в помещении/помещениях, где размещен основной источник электроэнергии, включая трансформаторы, если они имеются, не может быть выведена из строя система аварийного освещения (пр. IV/16(2a) ТП-93);

.40.5 система аварийного освещения такова, что при возникновении аварийной ситуации в помещении/помещениях, где размещен аварийный источник электроэнергии, включая трансформаторы, если они имеются, не может быть выведена из строя главная осветительная система (пр. IV/3(6), IV/16(2b) ТП-93);

.40.6 ходовые огни, если они являются исключительно электрическими, обеспечены собственным отдельным распределительным щитом, и предусмотрены надлежащие средства для контроля за такими огнями (пр. IV/16(3) прил. IV к Дир. 97/70/ЕС);

.41 подтверждение того, что предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии, и что он способен обеспечивать электроэнергией в течение по меньшей мере трех часов (а для судна длиной 45 м и более – 8 часов) связанные с ним системы: радиоустановки, оборудование внутрисудовой связи, системы обнаружения пожара и системы сигнализации, ходовые огни, если в них используются только электрические светильники, аварийное освещение, в т.ч. помещений для обработки и переработки рыбы, аварийный пожарный насос, если он имеется (пр. IV/17(1, 2) ТП-93, а также доп. к пр. 17 в прил. IV к Дир. 97/70/ЕС);

.42 подтверждение того, что пусковые устройства каждого аварийного генераторного агрегата находятся в удовлетворительном состоянии; при этом аккумуляторная батарея (за исключением батарей, установленных для радиопередатчика и приемника на судах менее 45 м) не установлена в помещении, где расположен аварийный ГРЩ (пр. IV/17(3, 4, 6) ТП-93, с учетом пр. IV/17(6) прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.43 подтверждение того, что функционирование аварийного генератора и приводящего его в действие первичного двигателя, а также любой аккумуляторной батареи обеспечивается в режиме полной номинальной мощности при накренивании судна на любой борт до 22,5° и одновременной килевой качке до 10° или при любых сочетаниях наклонений в пределах указанных углов (пр. IV/17(7) ТП-93);

.44 подтверждение того, что предусмотрены меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества, в т.ч. проверка того, что корпус судна длиной 75 м и больше не используется в качестве обратного провода силовых, отопительных или осветительных сетей (пр. IV/18) ТП-93);

.45 подтверждение того, что двигатели внутреннего сгорания с цилиндрами диаметром более 200 мм либо с объемом картера более 0,6 м³ снабжены предохранительными устройствами для предотвращения взрыва в картере (пр. IV/4(2) ТП-93);

.46 подтверждение того, что главные и вспомогательные механизмы, включая резервуары под давлением, которые могут подвергаться воздействию опасного избыточного давления, снабжены устройствами, обеспечивающими их защиту, если такая защита практически возможна (пр. IV/4(3) ТП-93);

.47 подтверждение того, что главная пропульсивная установка, а в соответствующих случаях и вспомогательные механизмы, оборудованы устройствами для их автоматической остановки в случае возникновения неисправностей, таких как отказ системы подачи смазочного масла, которые могут быстро повлечь за собой полный выход из строя, серьезные повреждения или взрыв (пр. IV/4(5) ТП-93);

.48 подтверждение и регистрация способности механизмов в течение достаточно малого времени изменять направление упора гребного винта и останавливать судно в пределах приемлемого расстояния, включая эффективность любых дополнительных средств маневрирования или торможения судна (пр. IV/5 ТП-93);

.49 проверку наличия на паровых котлах и утилизионных парогенераторах предохранительных клапанов достаточной пропускной способности, которых, как правило, должно быть не менее двух (пр. IV/6(1) ТП-93);

.50 подтверждение того, что каждый паровой котел, работающий на жидком топливе и предназначенный для эксплуатации без постоянной вахты, оборудован предохранительными устройствами, прекращающими подачу топлива и подающими сигнал тревоги в случае прекращения подачи воздуха, обрыва факела или понижения уровня воды до нижнего предела (пр. IV/6(2) ТП-93);

.51 подтверждение того, что между ходовым мостиком и постом управления в машинном помещении предусмотрены два отдельных удовлетворительно функционирующих средства связи, одним из которых является машинный телеграф, с учетом того, что на судах длиной менее 45 м, где пропульсивная установка управляется непосредственно на ходовом мостике, МА Флага может допустить другие средства связи, кроме телеграфа в МО (пр. IV/7 ТП-93; доп. к пр. IV/7 в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.52 подтверждение того, что в случае дистанционного управления пропульсивной установкой на ходовом мостике (пр. IV/8(1) ТП-93);

.52.1 отсюда полностью осуществляется регулирование скорости вращения, направления упора винта и, в соответствующих случаях, его шага;

.52.2 дистанционное управление осуществляется с помощью аппаратуры, снабженной в необходимых случаях, устройствами, предотвращающими перегрузку пропульсивной установки;

.52.3 на ходовом мостике размещено автономное устройство для аварийной остановки;

.52.4 дистанционное управление возможно только с одного поста с индикацией сведений о том, какой пост осуществляет управление;

на судах длиной менее 45 метров МА Флага может разрешить, чтобы пост управления в машинном отделении был только аварийным постом, при условии адекватного контроля и управления на ходовом мостике (доп. к пр. IV/8(1(d)) в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.52.5 на ходовом мостике предусмотрена индикация данных о работе гребных винтов, а также тревожная сигнализация о возможности выхода из строя или взрыва пропульсивной установки;

.52.6 обеспечена возможность местного управления пропульсивной установкой, в т.ч. в случае выхода из строя системы дистанционного управления;

.52.7 предусмотрены специальные устройства, предотвращающие израсходование пусковых возможностей и сигнализирующие о критическом падении давления пускового воздуха;

.53 осмотр систем сжатого воздуха для подтверждения того, что:

эти системы оснащены нормально функционирующими устройствами для снижения избыточного давления;

главные устройства подачи пускового воздуха для главных ДВС защищены на случай обратного выброса пламени и взрыва в трубопроводах пускового воздуха;

выпускные трубы от компрессоров пускового воздуха идут непосредственно к воздушным ресиверам, а трубы от воздушных ресиверов к главным и вспомогательным двигателям проложены независимо от труб, идущих от компрессора;

приняты меры для снижения до минимума попадания масла в системы сжатого воздуха и для осушения этих систем (пр. IV/9 ТП-93);

.54 подтверждение того, что в качестве жидкого топлива используются сорта с температурой вспышки не ниже 60 °С, а для аварийных дизель-генераторов – не ниже 43 °С (пр. IV/10(1) ТП-93);

.55 подтверждение того, что устройства, предусмотренные для предотвращения развития избыточного давления в любой топливной цистерне или в любой части топливной системы, включая трубы для заполнения, находятся в хорошем рабочем состоянии (пр. IV/10(2, 3) ТП-93);

.56 осмотр устройств для нефтяного топлива, смазочного масла и других горючих масел и испытания дистанционного закрытия клапанов для жидкого топлива, смазочных масел и других воспламеняющихся нефтепродуктов и подтверждение, насколько это практически возможно и где применимо, функционирования дистанционных средств закрытия клапанов на цистернах, содержащих жидкое топливо, смазочные масла и другие воспламеняющиеся нефтепродукты (пр. IV/10(4) ТП-93);

.57 подтверждение того, что насосы топливной системы отделены от других систем, а соединения таких насосов имеют предохранительные клапаны, установленные в замкнутом контуре (пр. IV/10(5) ТП-93);

.58 подтверждение того, что меры, принятые для предотвращения попадания на нагретые поверхности топлива, которое может выйти под давлением из какого-либо насоса, фильтра или подогревателя, являются эффективными (пр. IV/10(6) ТП-93);

.59 осмотр топливных трубопроводов с проверкой эффективности экранирования либо другой защиты их от попадания масла на нагретые поверхности или воздухозаборники механизмов; для судов, построенных 01.01.2003 года или после этой даты, монтаж гибких труб должен быть осуществлен в соответствии с циркуляром MSC.Circ. 647 «Руководство по минимизации утечек из систем горючих жидкостей» (пр. IV/10(7) ТП-93; с учетом пр. IV/10(7a) Дир. 97/70/ЕС);

.60 подтверждение того, что механизмы, используемые для приводов топливо-перекачивающих насосов, топливных расходных насосов и подобных им топливных насосов снабжены устройствами дистанционного управления, расположенными вне помещения, где установлены механизмы (пр. V/11(8) или V/31(7) ТП-93);

.61 подтверждение нормального функционирования вентиляции машинных помещений (пр. IV/10(9) ТП-93);

.62 подтверждение того, что может быть обеспечена откачка воды из любого водонепроницаемого отсека, не являющегося ни постоянной топливной цистерной, ни постоянной водяной цистерной, и его осушение обеспечено независимо от наличия крена (пр. IV/11(1) ТП-93);

.63 подтверждение достаточного количества трюмных насосов с независимыми приводами и их нормальной работы (пр. IV/11(2а, с), IV/11(3) ТП-93);

.64 подтверждение того, что обеспечен необходимый сток воды там, где в закрытых помещениях обработка рыбы может привести к накоплению воды (пр. IV/11(4) ТП-93);

.65 подтверждение того, что в случае применения тонкостенных труб в осушительной системе их прокладка не осуществлена через топливные и балластные цистерны или цистерны двойного дна (пр. IV/11(5) ТП-93);

.66 подтверждение того, что трюмные и балластные осушительные системы смонтированы таким образом, что исключено поступление забортной или балластной воды в трюмы или машинные помещения, либо из одного водонепроницаемого отсека в другой, включая проверку исправности невозвратных клапанов или кранов, в т.ч. дистанционных приводов клапанов закрытия трубопроводов, проходящих через таранную переборку, и индикаторов положения для них (пр. IV/11(6), IV/11(7) ТП-93);

.67 подтверждение того, что главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения и безопасности судна, оборудованы эффективными средствами для их функционирования и управления ими, а также того, что рулевые устройства организованы таким образом, чтобы неисправность одного из них не приводила к выходу из строя другого (пр. IV/13(1) ТП-93);

.68 подтверждение того, что, если главное рулевое устройство включает два или более одинаковых силовых агрегата, а вспомогательное рулевое устройство не предусмотрено, две независимые системы управления с ходового мостика функционируют удовлетворительно, а также что при единичном повреждении в системе его трубопровода или в одном из силовых агрегатов это повреждение может быть изолировано так, что управляемость судна может быть поддержана или быстро восстановлена (пр. IV/13(2) ТП-93);

.69 подтверждение того, что обеспечены средства индикации работы двигателей рулевых устройств на ходовом мостике и на посту управления главными механизмами, а также того, что указатель положения руля для рулевого устройства с механическим приводом действует независимо от системы управления рулевым устройством (пр. IV/13(3) ТП-93);

.70 проверку того, что в случае выхода из строя какого-либо из узлов рулевого устройства на ходовой мостик подается тревожный сигнал (пр. IV/13(4) ТП-93);

.71 подтверждение того, что на ходовом мостике имеются индикаторы работы двигателей привода электрических и электрогидравлических рулевых устройств, а также того, что для соответствующих цепей и электродвигателей предусмотрены устройства защиты от токов короткого замыкания и устройства тревожной сигнализации, срабатывающие при перегрузке и прекращении подачи электроэнергии (пр. IV/13(5) ТП-93);

.72 подтверждение того, что при максимально допустимой эксплуатационной осадке судна основное рулевое устройство обеспечивает перекладку руля от 35° на один борт до 35° на другой борт при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна, причем перекладка руля от 35° на один борт до 30° на другой борт при тех же условиях осуществляется не более чем за 28 с (пр. IV/13(7) ТП-93);

.73 подтверждение того, что силовые агрегаты основного рулевого устройства с механическим приводом приводятся в действие с поста на ходовом мостике и запускаются вручную или автоматически при восстановлении подачи энергии после временного перерыва (пр. IV/13(8) ТП-93);

.74 подтверждение того, что вспомогательные средства управления рулем способны быстро запуститься в аварийной ситуации (пр. IV/13(9) ТП-93);

.75 подтверждение того, что вспомогательное рулевое устройство в состоянии обеспечить управление судном при его движении со скоростью, равной половине максимальной эксплуатационной скорости переднего хода или 7 уз, что больше, и обеспечивать при этом перекладку руля с 15° одного борта на 15° другого борта не более чем за 60 с; кроме того, проверка для электрического источника питания способности обслуживать вспомогательные средства в течение 10 мин (пр. IV/13(10) ТП-93 с учетом дополнения к пр. IV/13(10) в прил. IV к Дир. 97/70/ЕС);

.76 подтверждение того, что на судах длиной 75 м и более электрическое и электрогидравлическое рулевое устройство обслуживается по меньшей мере двумя фидерами от главного распределительного щита (пр. IV/13(11) ТП-93);

.77 подтверждение того, что на судах длиной 75 м и более сигнал тревожной сигнализации, включаемой с центрального или местного поста управления двигателем, отчетливо слышен в жилых помещениях механиков (пр. IV/14 ТП-93);

.78 подтверждение того, что в рефрижераторных установках не применяются хладагенты с высокой озоноразрушающей способностью (пр. IV/15(2) ТП-93);

.79 подтверждение того, что рефрижераторные установки снабжены автоматическими контрольно-предохранительными устройствами для предупреждения опасного повышения температуры и давления; а также, если применимо, проверка наличия дренажных устройств для предотвращения утечки токсичных и воспламеняющихся хладагентов (пр. IV/15(3) ТП-93);

.80 подтверждение того, что помещения, в которых размещено использующее токсичные хладагенты рефрижераторное оборудование, в том числе конденсаторы и цистерны с газом, снабжены системой обнаружения утечки с индикатором, находящимся вне этих помещений (вблизи входа в них) обеспечены вентиляционной системой и системой водораспыления и отделены от смежных помещений газонепроницаемыми переборками; если применимо, проверка функционирования тревожной сигнализации для оповещения об опасной концентрации газа (пр. IV/15(4) ТП-93);

.81 подтверждение того, что люди имеют возможность быстрого выхода из помещений рефрижераторных установок или холодильных камер в случае срабатывания тревожной сигнализации, причем эти выходы не ведут в жилые помещения, а по меньшей мере один из выходов открывается изнутри (пр. IV/15(5) ТП-93);

.82 проверку наличия не менее двух комплектов дыхательных аппаратов для работы в случае утечки вредного для людей хладагента, а также запасных баллонов для автономных дыхательных аппаратов (пр. IV/15(6) ТП-93);

.83 проверку наличия на видных местах инструкций по безопасной эксплуатации и действиям при аварии рефрижераторных систем (пр. IV/15(7) ТП-93);

.84 подтверждение того, что меры, принимаемые в отношении машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием, являются удовлетворительными и, в частности:

.84.1 проверку мер предосторожности против пожара и испытание устройств аварийно-предупредительной сигнализации (пр. IV/19(1–8) ТП-93);

.84.2 на судах длиной 75 м и более проверку обеспечения немедленной подачи воды от пожарной магистрали путем дистанционного запуска одного из главных пожарных насосов на ходовом мостике и с поста управления системой пожаротушения, если таковой имеется; либо путем постоянного поддержания давления в пожарной магистрали, обращая особое внимание на возможность замерзания (пр. IV/19(9) ТП-93);

.84.3 на судах длиной 75 м и более подтверждение того, что между ходовым мостиком и жилыми помещениями механиков предусмотрено дополнительное надежное средство переговорной связи (пр. IV/21 ТП-93);

.84.4 проверку средств для защиты от затопления (пр. IV/20 ТП-93);

.84.5 проверку наличия системы аварийно-предупредительной сигнализации с выборочным испытанием отдельных функций (пр. IV/22 ТП-93); при этом:

.84.5.1 система должна обеспечивать подачу звукового сигнала в машинное помещение и визуальную индикацию каждого сигнала в соответствующих местах, однако для судов длиной менее 45 м допускается использование звуковой и визуальной индикации отдельно для каждого типа сигнализации только на ходовом мостике (с учетом доп. к пр. IV/22(2a) в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.84.5.2 на судах длиной более 45 м система должна быть связана с каютами механиков селекторным переключателем для обеспечения соединения с одной из этих кают и с общественными помещениями механиков (с учетом доп. к пр. IV/22(2b) в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.84.5.3 на судах длиной более 45 м сигнализация вызова механиков и сигнализация для вахтенных на ходовом мостике должна срабатывать, если сигнал тревоги не привлек внимания механиков (с учетом доп. к пр. IV/22(2c) в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.84.6 подтверждение того, что предусмотрены специальные требования к механическим, котельным и электрическим установкам, в зависимости от случая (пр. IV/23 ТП-93, кроме п.23(1));

.84.7 на судах длиной 75 м и более подтверждение того, что в случае выхода из строя работающего генератора предусмотрена возможность автоматического пуска и подключения к главному распределительному щиту резервного генератора достаточной мощности, а также другие меры для обеспечения питания систем движения судна и управления им (пр. IV/23(1) ТП-93);

.84.8 проверку, устанавливающая, что предусмотрены средства автоматической остановки работы пропульсивной установки, механизмов или котлов в случае серьезной неисправности; визуальной индикации срабатывания устройств блокировки, а также испытание тревожной сигнализации (пр. IV/24 ТП-93);

.85 для судов длиной 75 м и более подтверждение наличия двойного дна между таранной и ахтерпиковой переборками, если применимо (пр. II/1(7) ТП-93);

.86 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что корпус, надстройка, переборки, палубы и ходового мостика, выполненные из алюминиевого сплава, а также изоляция конструктивных элементов, выполненных из алюминиевого сплава, отвечают требованиям МА (пр. V/3(2, 3) ТП-93);

.87 подтверждение того, что все элементы конструктивной противопожарной защиты, включая системы вентиляции, в жилых и служебных помещениях, рефрижераторных помещениях, на постах управления и в машинных помещениях установлены в соответствии с одобренными схемами (пр. V/3, V/4, V/8 при $L \geq 60$ м; пр. V/28 при $24 \leq L < 60$ м – в ТП-93);

.88 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что трапы, проходящие только через одну палубу, защищены по меньшей мере на одном уровне как минимум перекрытиями класса «В-0» и дверями самозакрывающегося типа; лифты, проходящие только через одну палубу, выгорожены перекрытиями класса «А-0» со стальными дверями на обоих уровнях; трапы и шахты лифтов, проходящие более чем через одну палубу, должны быть выгорожены по меньшей мере перекрытиями класса «А-0» и защищены дверями самозакрывающегося типа на всех уровнях (пр. V/5(1) ТП-93, с учетом V/5(1с) прил. I-B Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 года или после этой даты);

.89 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что двери, установленные перекрытиях класса «А» и класса «В», двери, установленные в машинных помещениях категории «А», соответствуют требованиям по огнестойкости (пр. V/6(1, 2) ТП-93);

.90 подтверждение того, что вентиляционные отверстия, допущенные в противопожарных дверях или под ними (кроме дверей в выгородках трапов), не превышают регламентируемых размеров, и отверстия в дверях имеют решетки из негорючего материала. (пр. V/6(3) при $L \geq 60$ м; пр. V/ 29(3) при $24 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.91 подтверждение того, что системы вентиляции во всех судовых помещениях установлены в соответствии с одобренными схемами; испытание работы противопожарных заслонок вентиляционных шахт и средств закрытия главных приемных и выпускных отверстий всех систем вентиляции и подтверждение того, что искусственная вентиляция может быть отключена из места вне обслуживаемого помещения; для судов длиной 60 м и более дополнительно проверяется горючесть материала каналов, наличие стальной облицовки (если применимо), наличие запасных средств подачи воздуха, функционирование средств для закрывания, которые должны быть расположены вне вентилируемых помещений (пр. V/9 ТП-93 при $L \geq 60$ м, с учетом дополнения к пр. V/9(1a(i)) прил. I-B Дир. 97/70/ЕС; пр. V/29 ТП-93, кроме п.29(3) при $24 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.92 подтверждение того, что электрические грелки расположены и закреплены так, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара; дымоходы печей, работающих на твердом топливе, снабжены заслонками; помещения, в которых установлены печи снабжены вентиляторами без закрывающих устройств; в газовых горелках камбузных плит и водонагревателей не используется открытый огонь, а в их помещениях предусмотрены предохранительные устройства для отключения подачи газа и надежная вентиляция (пр. V/10 при $L \geq 60$ м; пр. V/30 при $24 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.93 подтверждение того, что поверхности в скрытых или недоступных местах (например, обрешетки) в жилых и служебных помещениях и постах управления, открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов, а на судах длиной 60 м и более, кроме того, открытые поверхности подволоков имеют характеристики медленного распространения пламени (пр. V/11(1) ТП-93 при $L \geq 60$ м; пр. V/31(1) при $24 \leq L < 60$ м ТП-93, с учетом дополнения к пр. V/31(1) прил. I-B Дир. 97/70/ЕС);

.94 для судов длиной более 24 м и более, но менее 60 м подтверждение того, что все открытые поверхности из стеклопластика в пределах жилых и служебных помещений, постов управления, машинных помещений категории А имеют внешний слой из смолы одобренного типа, обладающей естественными характеристиками медленного распространения пламени, или покрыты одобренной огнезадерживающей краской либо защищены негорючими материалами (пр. V/31(2) ТП-93);

.95 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что если отверстия для прокладки электрических кабелей, трубопроводов, шахт, каналов, для установки вентиляционных головок, осветительной арматуры и подобных им устройств прорезаны в перекрытиях класса «А» или «В», то приняты меры, исключающие нарушение огнестойкости перекрытий (пр. V/11(4) ТП-93);

.96 проверку того, что в помещениях для хранения легковоспламеняющихся жидкостей или сжиженных газов (пр. V/12(4) ТП-93 при $L \geq 60$ м и V/32/(4) ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м, с учетом дополнений к указанным правилам в прил. I-B Дир. 97/70/ЕС):

.96.1 на видном месте размещены таблички с надписями: «Не курить» и «Не пользоваться открытым огнем»;

.96.2 не проложены электрические кабели; если для обслуживания таких помещений необходима и допущена электрическая арматура, она имеет сертифицированный безопасный тип и для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, отвечает соответствующим положениям международного стандарта IEC Publication 79 «Электрические устройства для взрывоопасных газовых сред» для использования в легковоспламеняющейся среде;

.97 подтверждение того, что лестничные выгородки и трапы устроены таким образом, чтобы обеспечивать пути эвакуации на открытую палубу и далее к спасательным шлюпкам и спасательным плотам из всех жилых помещений и помещений, где обычно работает экипаж, кроме машинных помещений и, в частности, того, что:

.97.1 на всех уровнях расположения жилых помещений предусмотрены по меньшей мере два удаленных друг от друга пути эвакуации из каждого ограниченного помещения или группы помещений (для судов длиной менее 60 м, если установка трапов или дверей практически невозможна, одним из путей эвакуации могут быть лацпорты или люки) (пр. V/13(1a) ТП-93 при $L \geq 60$ м; пр. V/33(1a) ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м);

.97.2 ниже открытой палубы главным путем эвакуации является трап, а вторым путем может быть шахта или трап (пр. V/13(1b(i)) ТП-93 при $L \geq 60$ м и пр. V/33(1b(i)) ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м);

.97.3 выше самой нижней открытой палубы путями эвакуации являются трапы или двери, ведущие на открытую палубу, либо те и другие вместе (для судов длиной менее 60 м, если установка трапов или дверей практически невозможна, одним из путей эвакуации могут быть лацпорты или люки) (пр. V/13(1b(ii)) ТП-93 при $L \geq 60$ м; пр. V/33(1b(ii)) ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м);

.97.4 длина коридора или части коридора, из которых имеется только один путь эвакуации, для судов длиной 60 м и более не превышает 7 м; для судов менее 60 м – не превышает 5 м (пр. V/13(1d) ТП-93 при $L \geq 60$ м; пр. V/33(1d) ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м);

.97.5 для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты, подтверждение того, что трапы и коридоры, используемые для эвакуации, имеют чистую ширину не менее 700 мм и поручни, по крайней мере, с одной стороны; дверные проемы имеют чистую ширину не менее 700 мм (пр. V/13(1e) Дир. 97/70/ЕС);

.98 проверку путей эвакуации из каждого машинного помещения категории «А», которыми могут быть:

.98.1 для судна длиной 60 м и более – два комплекта стальных трапов, максимально удаленных друг от друга и ведущих к дверям в верхней части помещения, один из которых обеспечивает непрерывную защиту от огня, взамен которой может быть допущен безопасный путь эвакуации из нижней части помещения со стальным укрытием и стальной самозакрывающейся дверью (для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, для двери и укрытия должен применяться стандарт изоляции класса «А-60») (пр. V/13(2a) ТП-93, с учетом дополнения к пр. V/13(2a) в прил. I-B Дир. 97/70/ЕС);

.98.2 либо для судна той же длины – один трап, ведущий к двери в верхней части помещения на открытую палубу, и стальная дверь, обеспечивающая доступ из нижней части помещения к безопасному пути на открытую палубу (пр. V/13(2b) ТП-93);

.98.3 для судна менее 60 м – два стальных вертикальных трапа либо, в исключительных случаях, один такой трап (пр. V/33(2) ТП-93);

.99 для судов длиной 60 м и более проверку любой системы сигнализации обнаружения пожара, любой автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, любой системы обнаружения дыма путем забора проб воздуха, а также подтверждение того, что установочные испытания успешно завершены (пр. V/14, V/15 ТП-93); при этом для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты:

.99.1 в случае использования метода противопожарной защиты IIF (IIC) для каждой секции спринклеров должны быть предусмотрены запасные головки, включающие в себя все типы и номинальные характеристики, применяемые на судне, и укомплектованные следующим образом: менее 100 спринклерных головок – 3 запасных головки, менее 300 спринклерных головок – 6 запасных головок, от 300 до 1000 спринклерных головок – 12 запасных головок (пр. V/14(11) Дир. 97/70/ЕС);

.99.2 в случае использования метода противопожарной защиты IIIF (IIIC) детекторы дыма должны быть сертифицированы для плотности задымления до 12,5 % на метр, но они не должны срабатывать, если плотность задымления менее 2 % на метр (пр. V/15(4) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.100 для судов длиной 60 м и более подтверждение того, что грузовые помещения с высокой пожароопасностью защищены стационарной системой тушения пожара газом или системой пожаротушения, обеспечивающей эквивалентную защиту (пр. V/16 ТП-93);

.101 для судов длиной 60 м и более проверку пожарных насосов, которых должно быть не менее двух, пожарной магистрали, расположения кранов, рукавов и стволов, международного берегового соединения, предусматривающего возможность подсоединения с любого борта судна, а также (пр. V/17–19 ТП-93, с учетом доп. к пр. V/17(2) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС; V/23 ТП-93):

.101.1 проверку, устанавливающая, что каждый пожарный насос, включая аварийный пожарный насос, может работать независимо таким образом, чтобы две струи воды подавались одновременно из разных кранов в любой части судна при поддержании в пожарной магистрали требуемого давления;

.101.2 испытание, подтверждающее, что аварийный пожарный насос (на судах длиной 75 м и более это должен быть стационарный аварийный насос с независимым приводом) обладает требуемой производительностью и в состоянии работать в течение по меньшей мере 3 ч, причем, если судно построено 01.01.2003 или позже этой даты, регламентируемое минимальное давление составляет 0,25 Н/мм²;

.102 для судов длиной 24 м и более, но менее 60 м – проверку наличия, производительности и возможности независимой работы основного(ых) и аварийного пожарных насосов, проверка пожарной магистрали, расположения кранов, рукавов и стволов, а при отсутствии аварийного пожарного насоса с механическим приводом – проверка наличия дополнительных средств пожаротушения; должны быть предусмотрены не менее двух пожарных насосов (пр. V/35–37 ТП-93);

.103 проверку наличия и размещения на постах управления, в жилых и служебных помещениях одобренных переносных огнетушителей, которых на судах длиной 60 м и более должно быть не менее 5, на судах длиной менее 60 м – не менее трех, а также запасных зарядов к ним (пр. V/21 ТП-93 при $L \geq 60$ м; пр. V/39 ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м); для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, дополнительно (пр. V/20(4), V/21(2) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС при $L \geq 60$ м; пр. V/38(4), V/39(2) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС при $24 \leq L < 60$ м):

.103.1 проверку наличия инструкций по перезарядке;

.103.2 для судов менее 45 м проверку наличия способных к перезарядке дополнительных огнетушителей, предусматриваемых вместо запасных зарядов, если огнетушители не могут быть перезаряжены на борту;

.103.3 проверку, что контейнеры с находящимися под давлением огнетушителями и баллоны с топливом для огнетушителей были подвергнуты гидравлическим испытаниям, после которых прошло не более 10 лет;

.104 проверку средств пожаротушения и специальных мер в машинных и грузовых помещениях, включая стационарную систему пожаротушения и необходимое число переносных огнетушителей, с учетом того, что все машинные помещения категории «А» оборудованы стационарным устройством пожаротушения (пр. V/22 при $L \geq 60$ м; пр. V/40 при $24 \leq L < 60$ м в ТП-93, с учетом поправок в пр. V/40 прил. II к Дир. 97/70/ЕС и пр. V/22 и V/40 прил. IV к Дир. 97/70/ЕС);

.105 проверку наличия снаряжения пожарного: на судах длиной 60 м и более, а также на судах длиной 45 м и более, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, должно иметься не менее двух комплектов снаряжения; кроме того, на судах построенных 01.01.2003 или позже этой даты, должно быть предусмотрено по два запасных заряда для каждого дыхательного аппарата (пр. V/24 Дир. 97/70/ЕС при $L \geq 60$ м; пр. V/41 Дир. 97/70/ЕС при $45 \leq L < 60$ м);

.106 проверку эксплуатационной готовности и технического обслуживания противопожарных систем (пр. V/26 при $L \geq 60$ м и пр. V/43 при $24 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.107 проверку, если это применимо, альтернативных конструкций, мер и устройств противопожарной безопасности в соответствии с требованиями к испытанию и проверке, указанными в одобренной документации (пр. I/4 ТП-93; пр. V/27 ТП-93 при $L \geq 60$ м и пр. V/44 ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м);

.108 проверку надлежащего количества и типа, вместимости и размещения спасательных шлюпок и плотов, дежурных шлюпок (пр. VII/5(1, 2, 4, 6, 8) ТП-93 при $L \geq 75$ м; пр. VII/5(1, 3–8) ТП-93, с учетом дополнения к пр. VII/5(3) в прил. II Дир. 97/70/ЕС при $45 \leq L < 75$ м; пр. VII/5(3A) прил. II Дир. 97/70/ЕС для судов менее 45 м);

.109 при эксплуатации судна в северных широтах проверку того, что дежурные шлюпки, имеют по крайней мере, частично покрытую конструкцию (доп. к пр. VII/5(2b), VII/5(3b), VII/5(3A) в прил. III-A Дир. 97/70/ЕС);

.110 для судов длиной 45 м и более, построенных 01.01.2003 или после этой даты, проверку того, что коллективные спасательные средства размещены не менее чем на 2 м выше ватерлинии в полностью загруженном состоянии при дифференте до 10° и крене до 20° либо до угла, на который кромка палубы погружается в воду (что меньше), а также находятся в постоянной готовности, чтобы осуществить спуск на воду с людьми менее чем за 5 минут (пр. VII/4(a) ТП-93);

.111 осмотр каждой спасательной шлюпки, включая их, конструкцию, оборудование и снабжение (пр. VII/17 — 19 ТП-93, кроме пр. VII/17(6), 18(4), 19(4));

.112 осмотр спасательных плотов, в том числе спускаемых с помощью плотбалки, включая их конструкцию, оборудование и снабжение; если для спасательных плотов предусмотрено свободное перемещение с борта на борт, проверка того, что масса любого из них составляет менее 185 кг (пр. VII/20 — 22 ТП-93);

.113 осмотр спусковых устройств посадки в каждую спасательную шлюпку и спасательный плот, испытание каждого спускового устройства, включая испытания перегрузкой, испытания по установлению скорости спуска, с осуществлением спуска каждой спасательной шлюпки и плота на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, а также проверка подъема на борт каждой спасательной шлюпки; если применимо, проверка возможности безопасного спуска с помощью скатов (пр. VII/6(2), VII/6(4b), VII/32(1 — 6) ТП-93);

.114 испытание исправности пуска двигателя каждой спасательной шлюпки, если она снабжена двигателем; испытания переднего и заднего хода (пр. VII/17(6), VII/18(4), VII/19(4) ТП-93);

.115 проверку готовности спасательных шлюпок и плотов к возможной эвакуации экипажа (пр. VII/6(1, 3, 4(c, f)) ТП-93, пр. VII/32(7) ТП-93; кроме того, для судов, построенных 01.01.2003 года или после этой даты — пр. VII/6(4a) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.116 проверку достаточного освещения мест сбора и посадки, а также коридоров, трапов, выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, с учетом возможности осуществление питания от аварийного источника электроэнергии; осмотр посадочных трапов и штормтрапов; проверка устройств, предотвращающих попадание воды с судна в спасательные шлюпки или плоты; проверка устройств, для предупреждения людей, находящихся на борту, о предстоящем оставлении судна (пр. VII/7, VII/32(7) ТП-93);

.117 осмотр каждой дежурной шлюпки, включая ее оборудование и снабжение; для надувных шлюпок — подтверждение, что они размещены в полностью надутом состоянии, а также, что их длина, как правило, не менее 3,8 м и не более 8,5 м; кроме того, для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты:

.117.1 проверку того, что посадочные места не находятся на планшире, транце или на надувных элементах по бортам шлюпки, которая способна перевозить не менее пяти сидящих и одного лежащего лиц (пр. VII/23(1c) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.117.2 проверку для судов длиной менее 45 м, в случае применения с разрешения МА Флага шлюпки длиной менее 3,8 м, того, что шлюпка способна перевозить не менее четырех сидящих и одного лежащего лиц (пр. VII/23(1b(ii)) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.118 осмотр устройств посадки в каждую дежурную шлюпку и подъема ее на борт и испытание каждого спускового и подъемного устройства, включая испытания перегрузкой, испытания по установлению скорости спуска и подъема и подтверждение того, что каждая дежурная шлюпка может быть приспущена на воду и поднята на борт при наименьшей эксплуатационной осадке судна (пр. VII/6(4(d)), VII/32(1, 2) ТП-93);

.119 проверку, если это применимо, альтернативных конструкций спасательных средств и устройств в соответствии с требованиями к испытанию и проверке, если таковые имеются в одобренной документации (пр. I/4 ТП-93; пр. VII/6(4(g)) ТП-93);

.120 проверку наличия требуемого количества, размещения и условий хранения спасательных жилетов, теплозащитных средств и гидрокостюмов одобренного типа (с учетом уменьшения требуемого числа гидрокостюмов при плавании судна длиной менее 45 м в южной региональной зоне) (пр. VII/8–9 ТП-93, пр. VII/24–26 ТП-93, а также VII/9(1) прил. III-B к Дир. 97/70/ЕС и рис. "ICES fishing areas" в прил. III к Дир. 97/70/ЕС);

.121 при плавании судна в северной региональной зоне проверку того, что для всех людей, находящихся на борту, предусмотрены гидрокостюмы, изготовленные как единое целое из теплоизоляционного материала и соответствующие требованиям плавучести (пр. VII/24(1c(i)) ТП-93; пр. VII/9 и пр. VII/25 прил. III-B к Дир. 97/70/ЕС, рис. "ICES fishing areas" в прил. III к Дир. 97/70/ЕС);

.122 проверку наличия требуемого количества, размещения и условий хранения спасательных кругов, включая спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями, автоматически действующими дымовыми сигналами и плавучими спасательными линиями (пр. VII/27 ТП-93, а также пр. VII/10(1a) ТП-93 для судов 75 м и более; VII/10(1b) прил. II к Дир. 97/70/ЕС для $45 \leq L < 75$ м; пр. VII/10(1c) прил. II к Дир. 97/70/ЕС для судов менее 45 м);

.123 проверку наличия, размещения и условий хранения линеметательного устройства (пр. VII/11, пр. VII/28 ТП-93);

.124 проверку наличия требуемого количества, размещения и условий хранения световых сигналов бедствия (пр. VII/12, пр. VII/29–31 ТП-93);

.125 для судов, эксплуатирующихся в северной региональной зоне, проверку того, что каждая спасательная шлюпка, дежурная шлюпка и спасательный плот постоянно оснащены одобренным радиолокационным ответчиком, способным работать в диапазоне 9 ГГц (пр. VII/14 прил. III-A к Дир. 97/70/ЕС, рис. "ICES fishing areas" в прил. III к Дир. 97/70/ЕС);

.126 проверку наличия на коллективных спасательных средствах и дежурных шлюпках, а также спасательных жилетах и спасательных кругах светоотражательных полос (пр. VII/15 ТП-93);

***Нижеследующие требования 4.1.1.127 – 4.1.1.145
применяются к новым судам длиной 24 м и более
и существующим судам длиной 45 м и более:***

.127 проверку наличия, условий хранения, а также проверку работоспособности радиолокационного ответчика или передатчика АИС (пр. VII/14 ТП-93);

.128 проверку наличия требуемого количества и условий хранения УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи, а также проверка правильности ее работы на канале 16 (пр. VII/13(1) ТП-93 при $L \geq 45$ м; пр. VII/13(1A) прил. II к Дир. 97/70/ЕС при $L < 45$ м);

.129 осмотр размещения, физической и электромагнитной защиты и освещения каждой радиоустановки (пр. IX/5(1, 2) и IX/13 ТП-99);

.130 осмотр размещения на ходовом мостике и, если применимо, на крыльях мостика органов управления УКВ радиотелефонных каналов, требуемых для безопасности мореплавания (пр. IX/5(3) и IX/13 ТП-99);

.131 проверку УКВ радиоустановки, включая проверку:

.131.1 качества приема и передачи ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70) (пр. IX/6(1a(i)) ТП-93 с учетом правил IX/8(4), IX/9(4) и IX/10(2) ТП-93);

.131.2 качества приема и передачи радиотелефонных сообщений на каналах 6, 13 и 16 (пр. IX/6(1a (ii)) ТП-93);

.131.3 допустимого отклонения частоты, выходной мощности передатчика;

.131.4 правильности введения идентификационного номера судна в оборудование ЦИВ;

.131.5 программы самотестирования (если она предусмотрена) без выхода в эфир;

.131.6 слышимости сигнала тревоги ЦИВ;

.132 проверку исправности УКВ ЦИВ контроллера и приемника для ведения непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70, если радиоустановка предусмотрена в виде отдельного устройства (пр. IX/6(1b) ТП-93 с учетом правил IX/8(4), IX/9(4) и IX/10(2) ТП-93);

.133 проверку расположения и работоспособности радиолокационного ответчика, который должен обеспечивать работу в диапазоне 9 ГГц и может быть одним из входящих в снабжение для спасательных шлюпок и плотов (пр. IX/6(1c) ТП-93);

.134 проверку оборудования приемника НАВТЕКС, если судно совершает рейсы в любом районе, где имеется международная служба НАВТЕКС (пр. IX/6(1d) ТП-93);

.135 проверку радиоаппаратуры для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова Инмарсат, если применимо (пр. IX/6(1e) ТП-93);

.136 подтверждение наличия, размещения и готовности к использованию (с проверкой срока годности батарей) спутникового аварийного радиобуя-указателя местоположения; проверка излучения на рабочих частотах, кодирования и регистрации сигнала на частоте на рабочей частоте 406 МГц без передачи вызова на спутник (пр. IX/6(1f) ТП-93, а также пр. IX/7(4) прил. II к Дир. 97/70/ЕС для судов длиной $24 \leq L < 45$ м);

.137 подтверждение наличия, размещения и готовности к использованию (в т.ч. проверка срока годности батарей) спутникового аварийного радиобуя-указателя местоположения (АРБ); проверка излучения на рабочих частотах, кодирования и регистрации сигнала на частоте 406 МГц без передачи вызова на спутник (пр. IX/6(1f) ТП-93);

.138 для судов, совершающих рейсы исключительно в морском районе А1:

.138.1 положения 4.1.1.131 — 4.1.1.137;

.138.2 подтверждение способности с места, откуда обычно управляется судно, осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег»:

посредством дополнительной УКВ радиоустановки, которая, кроме того, должна обеспечивать передачу и прием радиосообщений общего назначения с использованием радиотелефонии (пр. IX/7(1a, 2) ТП-93); или

через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ (пр. IX/7(1b) ТП-93); или

с помощью ПВ радиоустановки (при рейсах в районе береговых ПВ станций с ЦИВ) (пр. IX/7(1c) ТП-93); или

с помощью ПВ/КВ-радиоустановки с ЦИВ (пр. IX/7(1d) ТП-93); или

через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат (пр. IX/7(1e) ТП-93);

.138.3 если применимо, проверку наличия и функционирования УКВ АРБ, который применяется вместо спутникового АРБ и обеспечивает передачу оповещений с помощью ЦИВ на 70 канале и определение местонахождения с помощью радиолокационного ответчика, работающего на частоте 9 ГГц (пр. IX/7(1, 3) ТП-93, а также пр. IX/7(4) прил. II к Дир. 97/70/ЕС для судов длиной $24 \leq L < 45$ м);

.139 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1 и А2:

.139.1 положения 4.1.1.131 — 4.1.1.137;

.139.2 подтверждение наличия и проверку работы ПВ радиоустановки, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием оповещений о бедствии на частотах 2187,5 кГц с использованием ЦИВ и 2182 кГц с использованием радиотелефонии (пр. IX/8(1a), 8(2) ТП-93);

.139.3 проверка работы ПВ ЦИВ контроллера и приемника для ведения наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, если радиоустановка предусмотрена в виде отдельного устройства (пр. IX/8(1b) ТП-93);

.139.4 подтверждение способности осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с места, откуда обычно управляется судно, с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ (пр. IX/8(1c), 8(2) ТП-93):

либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ;

либо с помощью КВ радиоустановки с ЦИВ;

либо через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат либо спутникового АРБ;

.139.5 подтверждение наличия и исправности аппаратуры для передачи и приема радиосообщений обычного назначения с использованием радиотелефонии или буквопечатающей телеграфии (пр. IX/8(3) ТП-93):

либо с помощью радиоустановки с рабочими частотами 1605 — 4000 кГц или 4000 — 27500 кГц;

либо с помощью судовой земной станции Инмарсат;

.140 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1, А2 и А3 (см. также 2.1.2.141):

.140.1 положения 4.1.1.131 — 4.1.1.137;

.140.2 подтверждение наличия и проверку работы земной станции Инмарсат, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием вызовов с приоритетом бедствия, наблюдение за оповещениями о бедствии в направлении «берег-судно», передачу и прием сообщений о бедствии с использованием буквопечатающей телеграфии, а также передачу и прием радиосообщений общего назначения (пр. IX/9(1а), 9(3) ТП-93);

.140.3 подтверждение наличия и проверку работы ПВ радиоустановки, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием оповещений о бедствии на частотах 2187,5 кГц с использованием ЦИВ и 2182 кГц с использованием радиотелефонии (пр. IX/9(1b), 9(3) ТП-93);

.140.4 проверку работы СЧ ЦИВ контроллера и приемника для ведения наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, если радиоустановка предусмотрена в виде отдельного устройства (пр. IX/9(1с) ТП-93);

.140.5 подтверждение способности осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с места, откуда обычно управляется судно, с помощью радиосвязи или:

через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ (пр. IX/9(1d(i)) ТП-93); или

с помощью ПВ/КВ-радиоустановки с ЦИВ (пр. IX/9(1d(ii)) ТП-93); или

через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат (пр. IX/9(1d(iii)) ТП-93);

.141 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1, А2 и А3, если они не отвечают требованиям 4.1.1.140:

.141.1 положения 4.1.1.131 — 4.1.1.137;

.141.2 подтверждение наличия и проверку работы ПВ/КВ радиоустановки, способной осуществлять с места, откуда обычно управляется судно, передачу и прием оповещений о бедствии в диапазонах 1605 — 4000 кГц или 4000 — 27500 кГц с использованием ЦИВ, радиотелефонии и буквопечатающей телеграфии, а также проверка возможности передачи и приема радиосообщений общего назначения (пр. IX/9(2а, 2d) ТП-93);

.141.3 проверку работы ПВ/КВ ЦИВ контроллера(ов) и приемника для ведения наблюдения за ЦИВ (если оборудование для осуществления ЦИВ предусмотрено в виде отдельного устройства) на частотах 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также по меньшей мере на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности в системе ЦИВ: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 16804,5 кГц (пр. IX/9(2b) ТП-93);

.141.4 подтверждение способности осуществлять передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с места, откуда обычно управляется судно, с помощью радиосвязи, не относящейся к КВ (пр. IX/9(2с), 9(3) ТП-93):

.141.4.1 либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц, с использованием спутникового АРБ;

.141.4.2 либо через систему геостационарных спутников Инмарсат с помощью судовой земной станции Инмарсат;

.142 для судов, совершающих рейсы в пределах морских районов А1, А2, А3, А4:

.142.1 положения 4.1.1.131 — 4.1.1.137 (пр. IX/10 ТП-93);

.142.2 положения 4.1.1.141.2 — 4.1.4.141.4.1, при этом оборудование, указанное в .141.4.2 не может быть принято как альтернатива в отношении .141.4.1 (пр. IX/10(1) ТП-93);

.143 подтверждение того, что радиооборудование работает от основного, аварийного (если предусмотрен) источников, а также резервного или резервных источников энергии,

которые должны быть независимы от судовых силовых установок и от судовой электрической системы (пр. IX/12(2, 3) ТП-93);

.144 проверку всех антенн на предмет надлежащей установки, отсутствия дефектов, а также проверка изоляции и безопасности антенн;

.145 осмотр резервного или резервных источников энергии, включая:

.145.1 проверку, устанавливающую, что в наличии имеется достаточная емкость для работы основного или дублирующего оборудования в течение одного, трех или шести часов, в зависимости от случая (пр. IX/12(2a, 2b, 4) ТП-93);

.145.2 подтверждение того, что резервный или резервные источники энергии могут быть использованы для питания электрического освещения (пр. IX/12(5) ТП-93);

.145.3 если резервным источником энергии является перезаряжаемая батарея:

проверка ее размещения и установки (пр. IX/12(7) ТП-93);

замеры напряжения и разрядного тока батареи при отключенном зарядном устройстве и максимальной требуемой нагрузке радиоустановки, подключаемой к резервному источнику питания (пр. IX/12(6b) ТП-93);

проверку, устанавливающую, что зарядное(ые) устройство(ва) способно(ны) перезаряжать резервную батарею в течение 10 ч до требуемой минимальной емкости (пр. IX/12(6a) ТП-93).

***Нижеследующие требования 4.1.1.146 – 4.1.1.155
применяются к новым и существующим судам:***

.146 для судов длиной 45 м и более, построенных 01.09.1984 или после этой даты, проверка гирокомпаса, включая проверку регулировки основного прибора и всех репитеров, которых на судах 75 м и более должно быть предусмотрено не менее одного (пр. X/3(3) ТП-93);

.147 подтверждение того, что на судне длиной 45 м и более, построенном 01.02.1992 или после этой даты, предусмотрены меры для передачи в аварийные посты управления рулем (если такой пост предусмотрен) визуальных показаний компаса (пр. X/3(5) ТП-93);

.148 для судна длиной 24 м и более, эксплуатирующегося в северной региональной зоне, проверка того, что оно оборудовано радиолокационной установкой, удовлетворяющей требованиям Администрации и способной к работе в диапазоне частот 9 ГГц (пр. X/3(7) прил. III-A к Дир. 97/70/ЕС, рис. "ICES fishing areas" в прил. III к Дир. 97/70/ЕС);

.149 подтверждение того, что на судах длиной 75 м и более, построенных 01.09.1984 или после этой даты эффективность средств для ведения радиолокационной прокладки не ниже, чем у накладного оптического планшета (пр. X/3(8) ТП-93);

.150 для судов длиной 45 м и более, построенных 25.05.1990 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более, построенных до 25.05.1980, проверку наличия и работоспособности эхолота (пр. X/3(9) ТП-93);

.151 для судов длиной 45 м и более, построенных 01.09.1984 или после этой даты, проверку наличия устройства для указания скорости судна и пройденного расстояния (пр. X/3(11) ТП-93);

.152 для судов длиной 45 м и более, построенных 01.09.1984 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более независимо от даты постройки, подтверждение наличия указателей углового положения руля, частоты вращения каждого гребного винта и, кроме того, если установлены винты регулируемого шага или подруливающие устройства, указателей шага и режима работы таких винтов и устройств. Показания всех этих указателей должны быть видны с поста управления судном (пр. X/3(12) ТП-93);

.153 подтверждение того, что на судне длиной 45 м и более имеется полный комплект флагов и вымпелов для подачи сигналов в соответствии с международным сводом сигналов (пр. X/5(2) ТП-93);

.154 для судна, эксплуатирующегося в водах, где может возникнуть дрейфующий лед, проверка того, что оно оснащено по меньшей мере одним прожектором с освещенностью не менее 1 лк, измеряемой на расстоянии 750 м (доп. к пр. X/5 в прил. III-A к Дир. 97/70/ЕС);

.155 проверка видимости с ходового мостика (пр. X/6 ТП-93);

.156 проверка того, что общее расположение, конструкция и вентиляция рабочих палуб закрытой надстройки соответствуют требованиям Директивы 97/70/ЕС (пр. II/16 прил. IV к Дир. 97/70/ЕС);

.157 подтверждение того, что судно снабжено марками осадок в дециметрах с обоих бортов в носу и корме (пр. II/17 прил. IV к Дир. 97/70/ЕС);

.158 подтверждение того, что емкости для хранения рыбы типа RSW или CSW соответствуют требованиям Директивы 97/70/ЕС (пр. II/18 прил. IV к Дир. 97/70/ЕС).

4.1.2 Проверка, устанавливающая, что на судне имеются необходимые документы, должна включать:

.1 проверку классификационного свидетельства, если судно имеет класс классификационного общества;

.2 проверку наличия протокола опыта кренования, который должен проводиться не реже одного раза в 10 лет (пр. III/9(1) ТП-93; пр. III/9(4) прил. IV к Дир. 97/70/ЕС);

.3 подтверждение наличия информации об остойчивости (пр. III/10(1, 2) ТП-93);

.4 подтверждение наличия протоколов (актов) произведенных ранее доковок или выполненных другим методом проверок подводной части судна;

.5 подтверждение наличия на судне, когда это применимо, одобренной документации по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам (пр. I/4(1) ТП-93);

.6 подтверждение того, что схемы противопожарной защиты постоянно вывешены или, в качестве альтернативы, предусмотрены буклеты, и что экземпляр схем или буклета на случай аварии имеется в четко обозначенной выгородке с наружной стороны надстройки; при этом на судах, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, содержание такой схемы должно соответствовать резолюции ИМО А.654 (16) «Графические символы для планов борьбы с пожарами» и резолюции ИМО А.756(18) «Руководящие принципы в отношении информации», которые должны предоставляться вместе с планами борьбы с пожарами (пр. V/25 ТП-93 при $L \geq 60$ м и пр. V/42 прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС при $24 \leq L < 60$ м);

***Нижеследующие требования 4.1.2.7 – 4.1.2.10
применяются к новым судам длиной 24 м и более
и существующим судам длиной 45 м и более:***

.7 проверку действующей лицензии на пользование радиостанцией, выданной Администрацией флага;

.8 проверку наличия наставлений по эксплуатации всего радиооборудования, а также проверку наличия наставления по обслуживанию всего радиооборудования, если техническое обслуживание и ремонт в море является заявленным методом (пр. IX/14(3) ТП-93);

.9 проверку дипломов радиоспециалистов (пр. IX/15 ТП-93);

.10 проверку записей, связанных с радиосвязью (радиожурнала) (пр. IX/16 ТП-93; прил. 11 к Регламенту радиосвязи МСЭ);

***Нижеследующие требования 4.1.2.11 – 4.1.2.17
применяются к новым и существующим судам:***

.11 подтверждение наличия инструкций по техническому обслуживанию спасательных средств на судне;

.12 подтверждение того, что для каждого находящегося на борту человека имеются инструкции на случай аварии, что расписание по тревогам вывешено на видных местах и составлено на языке, понятном для находящихся на борту людей (пр. VIII/2(2 – 9) ТП-93);

.13 проверку наличия судового журнала учета проведения учений и тревог по оставлению судна и по борьбе с пожаром (пр. VIII/3(3) ТП-93);

.14 подтверждение наличия наставления и/или аудиовизуальных пособий по оставлению судна (пр. VIII/3(4) ТП-93);

.15 подтверждение того, что предусмотрена таблица или кривая остаточной девиации магнитного компаса (пр. X/3(1b) ТП-93);

.16 проверку, устанавливающую наличие морских навигационных карт и прочих навигационных пособий, необходимых для предстоящего рейса (пр. X/4 ТП-93);

.17 подтверждение того, что на судне имеется Международный свод сигналов (пр. X/5(3) ТП-93);

.18 проверку, где применимо, наличия на судне протокола замеров уровней шума, требуемого Кодексом по уровням шума на судах (пр. IV/12 ТП-93);

.19 проверку, если применимо, наличия документа о пригодности судна к эксплуатации с периодически необслуживаемыми машинными помещениями (пр. IV/3(10) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС при $24 \leq L < 60$ м);

.20 проверку наличия на судне комплекта построечных чертежей.

4.1.3 После проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами предусматривается выдача Свидетельства о соответствии положениям Директивы 97/70/ЕС (Certificate of Compliance) (форма 2.5.1-1) и относящегося к нему перечню оборудования (форма 2.5.3-1), а также, в случае необходимости, Свидетельства об изъятии (Exemption Certificate) (форма 2.5.2-1) (пр. I/7, I/8 ТП-93).

4.2 Периодическое освидетельствование радиооборудования.

4.2.1 Для радиоустановок новых судов длиной 24 м и более и существующих судов длиной 45 м и более, а также радиооборудования их спасательных средств, проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку действительности Свидетельства о соответствии положениям Директивы 97/70/ЕС, а также Свидетельства об изъятии, оформленных согласно 4.1.3;

.2 положения 2.3.3 — 2.3.9 (с заменой в тексте «КС-2012» на «Дир. 97/70/ЕС»).

4.2.2 Для указанного в 4.2.1 радиооборудования периодическое освидетельствование должно включать:

.1 положения 4.1.1.127 — 4.1.1.145;

.2 осмотр и проверку работы УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи (пр. VII/13 ТП-93; с учетом пр. VII/13(1A) прил. II к Дир. 97/70/ЕС для судов длиной менее 45 м).

4.3 Периодическое освидетельствование спасательных средств и другого оборудования.

4.3.1 Для спасательных средств и другого оборудования рыболовных судов (исключая радиоустановки и радиооборудование спасательных средств) проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 положение 4.2.1.1;

.2 положения 2.2.2.1 — 2.2.2.12 (с заменой в тексте «КС-2012» на «ТП-93»).

4.3.2 Для спасательных средств и другого оборудования рыболовных судов (кроме радиоустановок и радиооборудования спасательных средств) периодическое освидетельствование должно включать:

Нижеследующие требования 4.3.2.1 – 4.3.2.9 применяются к новым и существующим судам:

.1 проверку, устанавливающую, что следующие объекты навигационного оборудования находятся в рабочем состоянии, в зависимости от применимости (пр. X/5(1), X/3 ТП-93):

.1.1 лампу дневной сигнализации;

.1.2 главный магнитный компас и/или путевой магнитный компас;

.1.3 пелорус или средство для взятия пеленгов;

.1.4 запасной магнитный компас, если предусмотрен;

.1.5 для судов длиной менее 45 м средство(а) для измерения глубины под килем;

.1.6 для судов длиной 35 м и более — радиолокационную станцию и средства автоматической радиолокационной прокладки;

.1.7 для судов длиной 45 м и более, построенных 01.09.1984 или после этой даты:

.1.7.1 гирокомпас и репитеры гирокомпаса;

.1.7.2 устройства для указания скорости судна и пройденного расстояния;

.1.8 для судов длиной 45 м и более, построенных 01.09.1984 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более независимо от даты постройки: указатели углового положения руля, частоты вращения каждого гребного винта и, кроме того, если установлены винты регулируемого шага или подруливающие устройства, указатели шага и режима работы таких винтов и устройств;

.1.9 для судов длиной 45 м и более, построенных 25.05.1990 или после этой даты, а также для судов длиной 75 м и более, построенных до 25.05.1980, — эхолот;

.2 для судна, эксплуатирующегося в северной региональной зоне, проверка того, что оно оборудовано радиолокационной установкой, удовлетворяющей требованиям Администрации и способной к работе в диапазоне частот 9 ГГц (пр. X/3(7) прил. III-A к Дир. 97/70/ЕС, рис. "ICES fishing areas" в прил. III к Дир. 97/70/ЕС);

- .3 для судна, эксплуатирующегося в водах, где может возникнуть дрейфующий лед, проверка того, что оно оснащено по меньшей мере одним прожектором с освещенностью не менее 1 лк, измеряемой на расстоянии 750 м (доп. к пр. X/5 в прил. III-A к Дир. 97/70/ЕС);
- .4 подтверждение того, что на судне длиной 45 м и более, построенном 01.02.1992 или после этой даты, предусмотрены меры для передачи в аварийные посты управления рулем (если такой пост предусмотрен) визуальных показаний компаса (X/3(5) ТП-93);
- .5 подтверждение того, что на судне длиной 45 м и более имеется полный комплект флагов и вымпелов для подачи сигналов в соответствии с международным сводом сигналов (пр. X/5(2) ТП-93);
- .6 проверку наличия навигационного снабжения, необходимого для предстоящего рейса (пр. X/4 ТП-93);
- .7 подтверждение того, что на судне имеется Международный свод сигналов (пр. X/5(3) ТП-93);
- .8 проверку наличия и спецификации лоцманских трапов и устройств для передачи лоцмана;
- .9 проверку функционирования общесудовой авральной сигнализации и подачи общесудового сигнала тревоги с помощью судового свистка или сирены, и, дополнительно, электрическим звонком или ревуном либо другим равноценным звукосигнальным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от аварийного источника электроэнергии (пр. VIII/2(1) ТП-93);

***Нижеследующие требования 4.3.2.10 – 4.3.2.12
применяются к новым судам длиной 24 м и более
и существующим судам длиной 45 м и более:***

- .10 осмотр и проверку работы радиолокационного ответчика или передатчика АИС (пр. VII/14 ТП-93);
- .11 осмотр и проверку работы УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи, а также поисково-спасательных устройств для определения местоположения (пр. VII/13 ТП-93; пр. VII/13(1A) в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);
- .12 для судов, эксплуатирующихся в северной региональной зоне, проверку того, что каждая спасательная шлюпка, дежурная шлюпка и спасательный плот постоянно оснащены одобренным радиолокационным ответчиком, способным работать в диапазоне 9 ГГц (пр. VII/14 прил. III-A к Дир. 97/70/ЕС, рис. "ICES fishing areas" в прил. III к Дир. 97/70/ЕС);
- .13 визуальный осмотр для подтверждения того, что судно и его оборудование и снабжение не подвергались никаким не получившим одобрения изменениям;
- .14 для судов длиной 60 м и более проверку, насколько это возможно, и испытание в выполнимой степени любой системы сигнализации обнаружения пожара и любой системы обнаружения дыма путем забора проб воздуха, в том числе, в грузовых помещениях с высокой пожароопасностью; проверку и испытание общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации (пр. V/14–V/16 ТП-93; для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты – с учетом пр. V/14(11) Дир. 97/70/ЕС);
- .15 для судов длиной более 24 м более, но менее 60 м осмотр пожарных насосов, пожарной магистрали, кранов, рукавов и стволов, а также проверку, устанавливающую, что к пожарным кранам возможно легко и быстро присоединить пожарные рукава и направить, по крайней мере, одну струю в любую часть судна, обычно доступную во время плавания, при поддержании в пожарной магистрали требуемого давления (пр. V/35–37 ТП-93);
- .16 для судов длиной 60 м и более осмотр пожарных насосов, пожарной магистрали, кранов, рукавов и стволов и международного берегового соединения, а также проверку, устанавливающую, что каждый из пожарных насосов, включая аварийный пожарный насос, может работать независимо таким образом, чтобы две струи воды подавались одновременно из разных кранов в любую часть судна при поддержании в пожарной магистрали требуемого давления (пр. V/17–19 ТП-93, с учетом доп. к пр. V/17(2) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС; V/23 ТП-93);
- .17 подтверждение того, что комплекты снаряжения пожарного полностью укомплектованы и находятся в удовлетворительном состоянии, причем для судов длиной 60 м и более, а также длиной 45 м и более, построенных 01.01.2003 года или после этой даты, должно быть предусмотрено не менее двух комплектов (пр. V/24 при $L \geq 60$ м; пр. V/41 при $24 \leq L < 60$ м в Дир. 97/70/ЕС);

.18 подтверждение того, что схемы противопожарной защиты постоянно вывешены или, в качестве альтернативы, предусмотрены буклеты, и что экземпляр схем или буклета на случай аварии имеется в четко обозначенной выгородке с наружной стороны надстройки (пр. V/25 ТП-93 при $L \geq 60$ м; пр. V/42 при $24 \leq L < 60$ м прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.19 выборочную проверку состояния переносных и стационарных огнетушителей:

.19.1 для судов $L \geq 60$ м, построенных ранее 01.01.2003, см. пр. V/20–22 ТП-93 или пр. V/38 – 40 ТП-93 при $24 \leq L < 60$ м;

.19.2 для судов $L \geq 60$ м, построенных 01.01.2003 или после этой даты, пр. V/20–22 прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС или пр. V/38–40 прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС при $24 \leq L < 60$ м);

.20 для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты, проверку того, что каждый огнетушитель снабжен знаком, указывающим на то, что он прошел ежегодный осмотр (пр. V/20(4) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС или пр. V/38(4) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.21 для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты (пр. V/20(2) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС при $L \geq 60$ м и пр. V/38(2) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС при $24 \leq L < 60$ м):

.21.1 проверку наличия инструкций по перезарядке и, если применимо, наличия способных к перезарядке дополнительных огнетушителей;

.21.2 проверку, что контейнеры с находящимися под давлением огнетушителями и баллоны с топливом для огнетушителей были подвергнуты гидравлическим испытаниям, после которых прошло не более 10 лет;

.22 подтверждение того, что все машинные помещения категории А оборудованы стационарным устройством пожаротушения (пр. V/22 при $L \geq 60$ м; пр. V/40 при $24 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.23 для судов длиной 60 м и более проверку любой системы сигнализации обнаружения пожара, любой автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, любой системы обнаружения дыма путем забора проб воздуха, а также подтверждение того, что установочные испытания успешно завершены; при этом для судов, построенных 01.01.2003 или позже этой даты:

.23.1 в случае использования метода противопожарной защиты IIF (IIC) для каждой секции спринклеров – ревизию запасных спринклерных головок (пр. V/14 прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.23.2 в случае использования метода противопожарной защиты IIIF (IIIC) – проверку срабатывания детекторов дыма (пр. V/15 прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.24 проверку, если это применимо, альтернативных конструкций, мер и устройств противопожарной безопасности в соответствии с требованиями к испытанию и проверке, указанными в одобренной документации (пр. I/4 ТП-93; пр. V/27 при $L \geq 60$ м и пр. V/44 при $24 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.25 для судов длиной 60 м и более испытание функционирования дистанционных средств открытия и закрытия световых люков, выпуска дыма, закрытия отверстий в дымовых трубах и вентиляционных отверстий, закрытия дверей с приводом от источника энергии и других дверей, отключения вентиляции и нагнетательных и вытяжных вентиляторов котлов, а также отключения насосов жидкого топлива и других насосов для подачи воспламеняющихся жидкостей (пр. V/9(2, 3) ТП-93);

.26 осмотр каждой спасательной шлюпки, включая ее конструкцию, вместимость, оборудование и снабжение (пр. VII/17–19, кроме VII/17(6), 18(4), 19(4) ТП-93);

.27 испытание исправности пуска двигателя каждой спасательной шлюпки, если она снабжена двигателем; испытания переднего и заднего хода (пр. VII/17(6), VII/18(4), VII/19(4) ТП-93);

.28 осмотр каждого спасательного плота, включая его конструкцию, вместимость, оборудование и снабжение, и, если применимо, разобшающего устройства под нагрузкой и гидростатического стопора, а для надувных спасательных плотов – гидростатического разобшающего устройства и средств, обеспечивающих свободное всплытие; для спасательных плотов, для которых предусмотрено свободное перемещение с борта на борт, – проверку того, что их масса составляет менее 185 кг (пр. VII/20–22 ТП-93);

.29 смотр устройств для посадки и спусковых устройств каждой спасательной шлюпки и плота. Каждая спасательная шлюпка должна быть приспущена к месту посадки; если это практически осуществимо, одно из спасательных средств должно быть спущено на воду. Должно быть продемонстрировано функционирование спусковых устройств спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалок (пр. VII/6(2, 4(b)), пр. VII/32(1 – 4, 6, 7) ТП-93);

.30 проверку того, что лопасти, используемые в спусковых устройствах, периодически осматривались и были заменены по мере необходимости в течение последних 5 лет (пр. VII/16(3) ТП-93);

.31 осмотр каждой дежурной шлюпки, включая ее оборудование и снабжение; для надувных дежурных шлюпок – подтверждение того, что они размещены в полностью надутом состоянии; для шлюпок судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты, – подтверждение достаточной вместимости (пр. VII/23 ТП-93; пр. VII/23(1b(ii)), VII/23(1c) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.32 осмотр устройств для посадки в каждую дежурную шлюпку и подъема ее на борт. Если это практически возможно, дежурная(ые) шлюпка(и) должна(ы) быть спущена(ы) на воду, и должен быть продемонстрирован ее(их) подъем на борт (пр. VII/6(4(d)) ТП-93, пр. VII/32(1, 2) ТП-93);

.33 испытание исправности пуска двигателя дежурной(ых) шлюпки(ок) и каждой спасательной шлюпки, если она(они) снабжена(ы) двигателем; испытания переднего и заднего хода (пр. VII/23(1f, g, h) ТП-93);

.34 проверку, если это применимо, альтернативных конструкций, мер и устройств спасательных средств и устройств в соответствии с требованиями к испытанию и проверке, если таковые имеются, указанными в одобренной документации (пр. VII/6(4g) ТП-93);

.35 проверку достаточного освещения мест сбора и посадки, а также коридоров, трапов, выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, с учетом возможности осуществления питания от аварийного источника электроэнергии; осмотр посадочных трапов и штормтрапов; проверка устройств, для предупреждения людей, находящихся на борту, о предстоящем оставлении судна (пр. VII/7, VII/32(7) ТП-93);

.36 проверку наличия, расположения, условий хранения и состояния спасательных кругов, включая спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями, автоматически действующими дымовыми сигналами и плавучими спасательными линиями, спасательных жилетов, их свистков и огней, гидрокостюмов и теплозащитных средств, а также того, что срок годности принадлежащих им батарей не истек (пр. VII/8 – 10, VII/24 – 27 ТП-93);

.37 осмотр линеметательного устройства и проверка, устанавливающая, что срок годности ракет для метания линий и сигналов бедствия судна не истек (пр. VII/11, VII/28 ТП-93);

.38 проверку, устанавливающую, что срок годности фальшфейеров и других сигналов бедствия не истек (пр. VII/12, VII/29 – 31 ТП-93);

.39 проверку того, что на спасательных плотках, спасательных шлюпках и дежурных шлюпках, а также на всех спасательных жилетах и спасательных кругах имеются светоотражательные полосы (пр. VII/15 ТП-93);

.40 подтверждение наличия на судне, эксплуатирующемся в северной региональной зоне, достаточного количества гидрокостюмов, изготовленных из цельного теплоизоляционного материала и отвечающих требованиям плавучести, для всех людей, находящихся на борту (пр. VII/24(1c(ii)) ТП-93; доп. к пр. VII/25 прил. III-A к Дир. 97/70/ЕС, рис. "ICES fishing areas" в прил. III к Дир. 97/70/ЕС).

4.4 Промежуточное освидетельствование корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения.

4.4.1 В дополнение к периодическим освидетельствованиям для судов, построенных 1 января 2003 года или после этой даты (если корпус не является деревянным), проводятся промежуточные освидетельствования конструкции и механического оборудования. При этом проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 положение 4.2.1.1;

.2 положения 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.2.11, 2.2.2.13 – 2.2.2.15 (с заменой в тексте «КС-2012» на «ТП-93»).

4.4.2 Для корпуса, механизмов, механического оборудования и снабжения рыболовных судов промежуточное освидетельствование должно включать:

.1 осмотр, насколько это возможно, всех водонепроницаемых переборок;

.2 на судах длиной менее 45 м в случае применения в водонепроницаемых переборках дверей навесного типа проверку наличия предупреждающих надписей о том, что эти двери в море должны быть закрыты (пр. II/2(2) ТП-93);

.3 осмотр и испытание (местное и дистанционное) всех водонепроницаемых дверей в водонепроницаемых переборках, в т.ч. проверку работоспособности устройств,

указывающих открыта или закрыта водонепроницаемая дверь клинкетного типа, а для судов длиной 45 м и более проверку возможности дистанционного управления клинкетными дверями (пр. II/2(3–6) ТП-93; с учетом пр. II/2(3а) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты);

.4 осмотр и проверку работоспособности механического привода ворот слипа, если применимо (пр. II/3(2) ТП-93);

.5 проверку наличия уплотнительных прокладок и зажимных устройств для задрания водонепроницаемых дверей, а также для люковых крышек и крышек отверстий, ведущих в машинные помещения (пр. II/4(1), II/5(3), II/6(5), II/7 ТП-93, а также доп. к пр. II/5(3) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты);

.6 осмотр вентиляторов и воздушных труб, включая их комингсы и устройства закрытия (пр. II/9–11 ТП-93; а также доп. к пр. II/9(1) прил. I-B Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты);

.7 осмотр устройств для закрытия отверстий в наружной обшивке, осмотр бортовых иллюминаторов и глухих крышек (пр. II/12(1, 3, 4, 6) ТП-93);

.8 осмотр шпигатов, приемных и отливных отверстий, а также перекрывающих их клапанов (пр. II/13(1, 2) ТП-93);

.9 осмотр фальшборта, включая наличие штормовых портиков, с обращением особого внимания на штормовые портики с крышками; проверку того, что закладные доски и средства для укладки орудий лова размещены таким образом, что эффективность штормовых портиков не снижена (пр. II/14(4–7), VI/3(1, 2) ТП-93; а также доп. к пр. VI/3(2) прил. I-B Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты);

.10 осмотр якорного и швартовного устройств, насколько это возможно;

.11 подтверждение того, что механизмы, котлы и прочие сосуды под давлением, а также связанные с ними системы трубопроводов и арматура размещены и защищены так, чтобы свести к минимуму любую опасность для людей, находящихся на судне, должным образом учитывая при этом движущиеся части механизмов, горячие поверхности и другие источники опасности (пр. IV/3(1, 2) ТП-93);

.12 проверку предохранительных клапанов на паровых котлах и утилизационных парогенераторах (пр. IV/6(1) ТП-93);

.13 проверку функционирования вентиляции в машинных помещениях (пр. IV/3(2) ТП-93);

.14 проверку того, что нормальная работа главных механизмов может поддерживаться или возобновляться даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения (пр. IV/3(3а) ТП-93);

.15 проверку того, что предусмотрены средства, обеспечивающие ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (пр. IV/3(3b) ТП-93);

.16 осмотр визуально и в действии, насколько это практически возможно, электрических установок, включая основной источник электроэнергии и системы освещения (пр. IV/3(6), 16 ТП-93);

.17 осмотр и проверку в действии, насколько это практически возможно, исправности работы аварийного(ых) источника(ов) электроэнергии, включая пусковые устройства (пр. IV/17 ТП-93, с учетом пр. IV/17(6) прил. I-B к Дир. 97/70/ЕС);

.18 выполнение общего осмотра механизмов, котлов, всех паровых, гидравлических, пневматических и других систем и связанной с ними арматуры с тем, чтобы установить, содержатся ли они в надлежащем состоянии, уделяя особое внимание опасности возникновения пожара и взрыва; проверку, если применимо, функционирования системы предварительной тревожной сигнализации ДВС (пр. IV/4 (2, 3, 5) ТП-93);

.19 подтверждение того, что машинный телеграф, а также второе средство связи между ходовым мостиком и машинным помещением функционируют удовлетворительно (пр. IV/7 ТП-93; доп. к пр. IV/7 в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.20 осмотр средств управления главными и вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, включая, при необходимости, средства дистанционного управления главными механизмами с ходового мостика (включая функции управления, контроля, оповещения, предупреждения об опасности и обеспечения безопасности) и средства управления работой главных и других механизмов из поста управления механизмами (пр. IV/8 ТП-93, с учетом доп. к пр. IV/8(1d) прил. II к Дир. 97/70/ЕС для судов короче 45 м);

.21 подтверждение того, что приняты меры для снижения до минимума попадания масла в системы сжатого воздуха и для осушения этих систем (пр. IV/9(4) ТП-93);

.22 проверку того, что в качестве жидкого топлива используются сорта с температурой вспышки не ниже 60 °С, а для аварийных дизель-генераторов – не ниже 43 °С (пр. IV/10(1) ТП-93);

.23 осмотр и проверку, насколько это практически возможно, работоспособности устройств дистанционного закрытия клапанов для жидкого топлива, смазочных масел и других воспламеняющихся нефтепродуктов (пр. IV/10(2–4) ТП-93);

.24 если топливные цистерны используются периодически как цистерны жидкого балласта, проверка наличия средств разобщения топливной и балластной систем (пр. IV/10(5) ТП-93);

.25 подтверждение того, что в форпиковой цистерне не перевозятся легковоспламеняющиеся нефтепродукты (пр. IV/10(12) ТП-93);

.26 осмотр каждого осушительного насоса и подтверждение того, что осушительная система для каждого водонепроницаемого отсека функционирует удовлетворительно (пр. IV/11(2, 6, 7) ТП-93);

.27 осмотр и проведение испытаний работы главного и вспомогательного рулевого устройств, включая связанные с ними оборудование и системы управления (пр. IV/13(1 – 5, 7 – 10) ТП-93), в т.ч.:

.27.1 проверку обеспечения регламентируемых углов перекладки в заданных условиях;

.27.2 проверку функционирования указателя положения руля, а также сигнализации исправности действия узлов рулевого устройства с механическим приводом (если применимо);

.27.3 проверку работы аварийной сигнализации на ходовом мостике в случае выхода из строя какого-либо из узлов рулевого устройства;

.28 для судов 75 м и более проверку того, что сигнал тревожной сигнализации, включаемой с центрального или местного поста управления двигателем отчетливо слышен в жилых помещениях механиков (пр. IV/14 ТП-93);

.29 проверку того, что рефрижераторные установки снабжены функционирующими автоматическими контрольно-предохранительными устройствами для предупреждения опасного повышения температуры и давления (пр. IV/15(3) ТП-93);

.30 проверку наличия комплектов дыхательных аппаратов для работы в случае утечки вредного хладагента, а также запасных баллонов (пр. IV/15(6) ТП-93);

.31 проверку наличия на видных местах инструкций по безопасной эксплуатации и действиям при аварии рефрижераторных систем (пр. IV/15(7) ТП-93);

.32 общую проверку того, что поддерживаются меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества (пр. IV/18 ТП-93);

.33 проверку мер, принимаемых в отношении машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием и, в частности, выборочное испытание функций аварийно-предупредительной сигнализации, функции автоматического режима и остановки (пр. IV/19 – 24 ТП-93, с учетом дополнений к пр. IV/22 в прил. II к Дир. 97/70/ЕС);

.34 для судов длиной 60 м и более осмотр любых противопожарных дверей, приводимых в действие вручную и автоматически, и подтверждение их функционирования (пр. V/6 ТП-93);

.35 подтверждение функционирования вентиляционных систем в жилых, служебных и машинных помещениях, насколько это практически возможно и где применимо, функционирования дистанционных средств открытия и закрытия световых люков, отверстий в дымовых трубах и вентиляционных отверстий (пр. V/9 при $L \geq 60$ м; пр. V/29 при $45 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.36 проверку того, что емкости для отходов, кроме тех, которые используются при разделке рыбы, изготовлены из негорючих материалов и не имеют отверстий в стенках или днище (пр. V/11(7) при $L \geq 60$ м или пр. V/31(6) при $45 \leq L < 60$ м в ТП-93);

.37 для судов длиной 60 м и более проверку того, что в отсеках, используемых для хранения рыбы, горючая изоляция защищена плотно прилегающим покрытием (пр. V/11(10) ТП-93);

.38 проверку того, что условия хранения легковоспламеняющихся жидкостей или сжиженных газов соответствуют установленным противопожарным требованиям, в частности:

.38.1 газовые баллоны надежно закреплены, имеют отчетливую маркировку и четкую надпись с названием и химической формулой содержащихся в них веществ;

.38.2 если легковоспламеняющиеся жидкости хранятся в помещениях, то источники тепла находятся вне таких помещений; на видном месте помещены таблички с надписями «Не курить» и «Не пользоваться открытым огнем», а в случае применения электрических кабелей и электроарматуры, она отвечает требованиям МА Флага для использования в легковоспламеняющейся среде (пр. V/12 или V/32 ТП-93, с учетом дополнений к указанным правилам в прил. I-B Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты);

.39 подтверждение того, что пути эвакуации из жилых, машинных и других помещений находятся в удовлетворительном состоянии (пр. V/13 при $L \geq 60$ м, с учетом дополнений к пр. V/13(1e), V/13(2a) в прил. I-B Дир. 97/70/ЕС для судов, построенных 01.01.2003 или после этой даты; пр. V/33 при $45 \leq L < 60$ м ТП-93);

.40 осмотр леерных ограждений, переходных мостиков, проходов и других средств, предусмотренных для защиты экипажа, а также средств для безопасного прохода экипажа (пр. VI/1(1), VI/3(3, 4) ТП-93);

.41 общий осмотр корпуса и средств закрытия отверстий, насколько это возможно (пр. VI/1(2, 3), VI/2 ТП-93);

.42 осмотр фальшборта, включая проверку наличия штормовых портиков, с обращением особого внимания на любые штормовые портики с крышками (пр. VI/3(1, 2), II/14(4 – 7) ТП-93);

.43 для судов старше 5 лет – внутренний выборочный осмотр помещений, используемых для водяного балласта;

.44 для судов старше 10 лет – внутренний выборочный осмотр грузовых (рефрижераторных) помещений и помещений для разделки и обработки рыбы.

4.5 Периодическое освидетельствование корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения.

4.5.1 Для корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения рыболовных судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 4.4.1.

4.5.2 Для корпуса, механизмов, судового оборудования и снабжения рыболовных судов периодическое освидетельствование должно включать:

.1 положения 4.4.2;

.2 осмотр отливных забортных клапанов и их соединений с корпусом;

.3 осмотр якорного и швартовного устройств, для чего должна быть произведена отдача и подъем якорей с помощью брашпиля;

.4 по решению МА Флага – осмотр подводной части судна с выполнением проверок согласно 2.6.1.1 – 2.6.1.6.

4.6 Возобновление свидетельств.

Действующий Сертификат соответствия рыболовного судна Директиве 97/70/ЕС с поправками может быть продлен на 1 год на основании удовлетворительных результатов промежуточного и периодических освидетельствований, выполнявшихся согласно 4.2 – 4.5 в течение четырех лет после его выдачи; либо оформлено и выдано на судно новое свидетельство.»