РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Версия: 15.05.2022

РУКОВОДСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

НД № 2-030101-009

Санкт-Петербург

2022

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации Российского морского регистра судоходства утверждено в соответствии с действующим положением и вступает в силу 1 января 2022 года.

Настоящее издание Руководства составлено на основе издания 2021 года с учетом изменений и дополнений, внесенных при переиздании, а также вносимых по мере необходимости, путем выпуска новых версий на основании циркулярных писем или редакционной правки (см. Перечень изменений).

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

С вступлением в силу данного Руководства теряет силу Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации издания 2021 года с соответствующими версиями к нему, опубликованными в течение 2021 года.

Руководство предназначено для инспекторского состава, экипажей судов и судовладельцев.

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

© Российский морской регистр судоходства, 2022

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ[1]

(изменения сугубо редакционного характера в Перечень не включаются)

Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
Часть I, пункт 3.1.8	Пункт переработан в связи с исключением Приложения 27	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть I, глава 3.3	Глава переработана на основе существующего текста. Уточнены ссылки на применимые требования и процедуры	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть I, пункт 7.8	Уточнены ссылки на применимые требования	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть II, пункт 4.2.7.8	Исключены требования о необходимости информирования судовладельца и МА флага о применении кода 15 «Класс действует (Форс-Мажор)», а также об актуализации базы данных РС	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть II, пункт 4.2.7.10	Введен новый пункт, содержащий требования о необходимости информирования судовладельца и МА флага о применении кода 15 «Класс действует (Форс-Мажор)», а также об актуализации баз данных РС	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть II, пункт 4.9.6	Уточнены требования о необходимости информирования судовладельца, МА флага и подразделений РС о применении к судну «форс-мажорных» обстоятельств	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022

[1] Изменения и дополнения, внесенные при переиздании или путем выпуска новых версий на основании циркулярных писем или изменений редакционного характера.

Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
Часть II, пункт 4.9.7.2	Уточнены ссылки на положения нормативного документа РС, содержащие условия, при которых СвУБ и СвОС теряют силу	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть II, раздел 5	Раздел переработан в связи с изменением требований к приему в класс РС судов в эксплуатации	340-04-1732ц от 31.03.2022	31.03.2022
Часть II, пункт 5.2.2.8	Внесены изменения в связи с вступлением в силу процедурного требования (ПТ) МАКО 1A (Rev.8 Apr. 2021)	340-04-1645ц от 18.10.2021	01.01.2022
Часть II, пункт 5.2.3.9	Пункт заменен текстом существующего пункта 5.2.3.14	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть II, пункт 5.2.3.12	Уточнена ссылка на применимые требования	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть II, пункт 5.2.3.14	Пункт исключен	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть II, пункт 7.6.9	Уточнены требования касательно изменения состояния класса в связи с аварийным случаем	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть II, пункт 8.9.2	Уточнены ссылки на применимые требования	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть II, пункт 8.9.3	Уточнены ссылки на применимые требования	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022
Часть III, пункт 1.8.6.4	Исключена неактуальная ссылка	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть III, пункт 1.8.10.5	Уточнена ссылка на применимые требования	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть III, глава 1.12	Глава исключена в связи с утратой актуальности	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть III, пункт 2.5.2	Внесены изменения в связи с вступлением в силу УТ МАКО Z17 (Rev.16 Aug 2021)	340-04-1657ц от 11.11.2021	01.01.2022

Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
Часть III,табл.4.1.1.2.16	В пункте 1.2 ссылка на циркуляр MSC.1/Circ.1277 заменена ссылкой на резолюцию MSC.402(96)	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть III, пункт 4.1.6.1.6	Уточнены требования касательно внесения записей в Регистровую книгу грузоподъемных устройств ответственным лицом	340-04-1750ц от 18.04.2022	15.05.2022
Часть III, пункт 4.2.2.3.1.1	Уточнены требования к представлению документов, необходимых для освидетельствования при смене флага судна на флаг РФ	340-04-1671ц от 30.11.2021	01.01.2022

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

1.5 Указания по осуществлению технического наблюдения за судами в эксплуатации, находящимися в ремонте или переоборудовании, приведены во внутренних нормативных документах по ремонту, предназначенных для инспекторского состава.

1.6 Указания по освидетельствованиям и испытаниям, связанным с техническим наблюдением за применяемыми при ремонтах и заменах материалами и изделиями, проведением сварки и термической обработки, приведены в Правилах технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, Руководстве по техническому наблюдению за постройкой судов, Руководстве по техническому наблюдению за постройкой плавучих буровых установок и морских стационарных платформ и изготовлением материалов и изделий, соответствующих частях Правил постройки.

---

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

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

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

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

Определения и пояснения, относящиеся к выполнению освидетельствований по поручениям морских администраций, изложены на веб-сайте Управления судов в эксплуатации в разделе «Дополнительные требования МА».

Дополнительно в настоящем Руководстве приняты следующие определения.

Дополнительная информация (Memoranda) – краткое описание сведений/действий по объектам технического наблюдения РС или судну в целом, на которые судовладельцу и/или инспектору РС необходимо обратить особое внимание и/или выполнить (в зависимости от характера информации) при эксплуатации и освидетельствованиях судна. Дополнительная информация вносится в соответствующий раздел Статуса освидетельствований судна по классу или конвенции (по применимости), и, в предусмотренных случаях, в отчетные документы РС, выдаваемые по результатам освидетельствований. Дополнительная информация не является условием (требованием).

Значительные несоответствия. В дополнение к определению, приведенному в 2.1 части I «Общие положения» Правил, к значительным несоответствиям относятся также несоответствия согласно перечню, приведенному в 4.2.3.4 части III «Освидетельствования судов в соответствии с международными конвенциями, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» с учетом его применимости к судну. Перечень несоответствий не является исчерпывающим и дает примеры значительных несоответствий/дефектов/неисправностей для каждой МК или кодекса (см. 4.2.3.2.1 части III «Освидетельствования судов в соответствии с международными конвенциями, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов»).

Калибровка средств измерений – совокупность операций, выполняемых в целях определения действительных значений метрологических характеристик средств измерений.

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

Незначительные несоответствия – определение приведено в 2.1 части I «Общие положения» Правил. Относится и к конвенционным вопросам, если к судну применимы соответствующие конвенции, кодексы.

Поверка средств измерений (далее также – поверка) – совокупность операций, выполняемых в целях подтверждения соответствия средств измерений метрологическим требованиям.

Признанное предприятие (признанная организация) – предприятие, услуги или работы которого учитываются инспектором РС при выполнении освидетельствований объектов технического наблюдения РС, с учетом условий, изложенных в разд. 7 части I «Общие положения» Правил и/или 1.8.14 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов». В контексте требований Кодекса по признанным организациям (см. резолюцию ИМО MSC.349(92) с поправками) под признанной организацией понимается классификационное общество или иная организация, признанное(ая) МА государства флага.

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

Ремонт – это комплекс мероприятий по восстановлению и/или поддержанию соответствия объектов судна, входящих в номенклатуру объектов технического наблюдения Регистра, применимым требованиям Правил РС. Предъявление отдельных объектов к освидетельствованию (в том числе в разобранном состоянии) не является ремонтом.

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

Система «Тезис» – информационная система комплексной автоматизации деятельности РС.

Условие (требование) – описание конкретных мер по устранению выявленного несоответствия, которые должны быть выполнены к установленному сроку для возможности сохранения действия класса судна и/или свидетельств, выдаваемых по поручению МА государства флага. Условия разделяются на классификационные и конвенционные (см. соответствующие определения, приведенные в настоящей главе).

Условие сохранения класса (классификационное требование/Condition of Class) – требование, выставляемое для того, чтобы конкретные меры, ремонт или освидетельствование были выполнены в конкретные сроки для возможности классификации, сохранения, восстановления классификации (т.е. для сохранения/выдачи классификационного свидетельства). В нормативных документах РС обозначается также как классификационное требование или требование (без конкретизации отношения к классу или конвенции).

Условие сохранения/выдачи свидетельств, предусмотренных международным или национальным законодательством (конвенционное требование/statutory condition) – требование, выставляемое для того, чтобы конкретные меры, ремонт или освидетельствование были выполнены в конкретные сроки для возможности выдачи и сохранения свидетельств, оформляемых и выдаваемых от имени и/или по поручению МА государства флага. В нормативных документах РС обозначается также как конвенционное требование или требование (без конкретизации отношения к классу или конвенции).

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

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

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

проведение классификационных освидетельствований гражданских судов;

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

3.1 ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

3.1.1 Общие положения.

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

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

3.1.1.3 Техническое наблюдение за объектами обитаемых подводных аппаратов, глубоководных водолазных комплексов в эксплуатации осуществляется в соответствии с применимыми требованиями Правил классификации и постройки обитаемых подводных аппаратов и судовых водолазных комплексов и Руководства по освидетельствованию обитаемых подводных аппаратов и судовых водолазных комплексов в постройке и эксплуатации.

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

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

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

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

3.1.1.8 Поддержание соответствия судна применимым требованиям правил РС является ответственностью судовладельца.

3.1.2 Освидетельствование состоит из:

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

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

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

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

При всех видах освидетельствования инспектор должен предварительно проверить наличие циркулярных указаний ГУР, относящихся к данному типу судна и к данному виду освидетельствования, оценить характерные дефекты однотипных судов. Перед освидетельствованием необходимо ознакомиться со Статусом освидетельствований судна (форма 6.3.51-1), или с формуляром судна, если оно находится на учете данного подразделения, с судовыми документами Регистра на борту судна, а также с актами предыдущих освидетельствований и судовой документацией для получения сведений об обнаруженных в эксплуатации износах, повреждениях и неисправностях, произведенных ремонтах и заменах. При этом необходимо проверить наличие невыполненных условий (требований) и правильность установленных сроков

освидетельствований в Статусе судна при предыдущих освидетельствованиях независимо от вида и объема текущего освидетельствования. Перед освидетельствованием инспектор определяет формы документов, которые должны быть выданы по результатам освидетельствования, и их рассылку. Вопросы оплаты за выполняемую работу решаются назначенным персоналом подразделения в процессе анализа заявки.

3.1.2.2 Обязанностью судовладельца является соблюдение сроков проведения периодических и других предписанных Регистром освидетельствований, соответствующая подготовка судов к освидетельствованиям, а также сообщение Регистру о всех имевших место в период между освидетельствованиями неполадках, повреждениях, аварийных случаях и ремонтах объектов, входящих в Номенклатуру объектов технического наблюдения Регистра.

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

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

3.1.3 По заявке судовладельца Регистр может установить систему непрерывного освидетельствования судна (корпуса, устройств, механизмов, электрооборудования, холодильной установки и т. п.), которая заключается в распределении объема освидетельствования, соответствующего объему очередного освидетельствования для возобновления класса, на отдельные освидетельствования, причем полный цикл освидетельствования должен быть осуществлен в период, на который присвоен или возобновлен класс (см. Приложение 2).

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

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

3.1.4.1 Предъявление объектов к обязательным периодическим проверкам/испытаниям в установленные действующими положениями сроки и замена объектов в сроки, предписанные международными конвенциями и/или правилами Регистра, а также замена объектов, эксплуатация которых запрещена по истечении установленного изготовителем срока годности, является обязанностью судовладельца.

3.1.4.2 Это относится к следующему:

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

периодическим освидетельствованиям и испытаниям подруливающих устройств;

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

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

проверке признанным предприятием навигационных приборов;

проверке аварийных радиобуев;

калибровке признанной компетентной организацией контрольно-измерительных приборов;

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

срокам годности огнетушащего вещества в системах пожаротушения и огнетушителей;

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

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

проверке признанным предприятием автономных дыхательных аппаратов;

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

периодическому обслуживанию и ремонту спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения;

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

проверке признанным предприятием эффективности работы оборудования по предотвращению загрязнения с судов;

замена лопарей, используемых в спусковых устройствах, по мере необходимости в течение последних 5 лет;

тщательные проверки, эксплуатационные ежегодные и пятилетние испытания спусковых устройств, устройств разобщения спасательных средств, автоматически отдаваемых гаков спасательных плотов, спускаемых с помощью плот-балки;

испытание средств посадки/высадки, включая замену тросов, используемых для средств посадки и высадки, в течение последних 5 лет.

Указанный выше перечень объектов не является исчерпывающим.

3.1.4.3 Выставлять условия (требования) в отношении проверок признанными предприятиями (поставщиками услуг) или замены оборудования и снабжения, перечисленного в 3.1.4.2, за исключением случаев, когда сроки проверок или замены их истекли, в актах освидетельствований не следует.

3.1.5 Техническое наблюдение за всеми видами ремонта, переоборудованием, модернизацией судов, находящихся в классе.

3.1.5.1 Техническое наблюдение за ремонтом, переоборудованием, модернизацией судов должно выполняться в соответствии с положениями Правил, разд. 3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства.

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

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

3.1.5.4 Замена/установка/исключение объектов технического наблюдения РС должны выполняться под техническим наблюдением РС по одобренной Регистром

документации. Услуги по указанным работам оказываются Регистром по заявке судовладельца или должным образом уполномоченного представителя судовладельца.

3.1.6 Предоставление продления сроков освидетельствований осуществляется Регистром по просьбе судовладельцев только в исключительных случаях и по согласованию:

с ГУР – для судов валовой вместимостью более 100;

с подразделением, которое будет выполнять соответствующее освидетельствование судна, или, при отсутствии заявки на освидетельствование, – подразделением, находящимся в регионе постоянной эксплуатации судна – для судов валовой вместимостью 100 и менее.

Сроки освидетельствования судна с приостановленным классом не могут быть перенесены до восстановления класса судна.

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

3.1.7.1 Техническое наблюдение за судами внутреннего плавания, эксплуатирующимися на Дунайском бассейне, проводится в соответствии с Правилами классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей) и Правилами освидетельствований судов внутреннего плавания в эксплуатации (для Европейских внутренних водных путей), по применимости.

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

3.1.8 Освидетельствования, проводимые по инициативе Регистра.

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

3.1.8.2 Инициативные освидетельствования применяются к судам и объектам технического наблюдения с наибольшей статистикой несоответствий, выявляемых при проверках властями государства порта (PSC) или МА государства флага.

3.1.8.3 Инициативное освидетельствование может рассматриваться также как оказание практической помощи судовладельцу в подготовке судов к проверке PSC, с учетом имеющегося в Регистре опыта подобных проверок. К этой работе должны привлекаться наиболее опытные инспекторы, хорошо знающие специфику проверок судов PSC или МА государства флага.

3.1.8.4 При выборе судов для инициативного освидетельствования необходимо учитывать:

несоответствия, выявляемые при проверках PSC по судам данного типа;

несоответствия, выявленные при проверке PSC по данному судну, с целью выбора объектов и объема инициативного освидетельствования;

наличие несоответствий, отнесенных к ответственности Регистра. Их наличие является приоритетным при выборе судна и объектов освидетельствования;

отношение судовладельца к обеспечению безопасности мореплавания (устанавливается на основании анализа статистики выявленных несоответствий,

---

[1] В дальнейшем – инициативные освидетельствования.

причин их появления и мер по устранению несоответствий);

возраст судна (наибольшее число несоответствий выявляется на судах старше 15 лет).

3.1.8.5 Решение о проведении инициативного освидетельствования судна может быть принято Главным управлением Регистра или руководством подразделения РС.

3.1.8.6 Инициативное освидетельствование судна следует проводить:

на основании заявления PSC, МА государства флага, членов экипажа об имеющихся на судне дефектах, угрожающих безопасности мореплавания, человеческой жизни или окружающей среде;

после задержания судна PSC – при отсутствии заявки на освидетельствование в порту задержания (см. 3.3.3);

на основании информации о наличии на судах данной серии типовых дефектов, угрожающих безопасности мореплавания, человеческой жизни или окружающей среде;

на судах, систематически нарушающих установленные Регистром требования (приостановка класса судна, аннулирование конвенционных документов, значительные несоответствия при проведении периодических освидетельствований, а также наличие невыполненных условий сохранения класса (требований) Регистра, срок действия которых истек, несвоевременное предъявление объектов технического наблюдения, при существенных заменах, переоборудовании или ремонте без технического наблюдения Регистра и пр.);

на судах, имеющих неудовлетворительный внешний вид (например, отсутствие или значительное разрушение лакокрасочного покрытия надводной части корпуса, палуб, надстроек и рубок), очевидные дефекты спасательных средств, противопожарного оборудования, при потере контрастности нанесения знаков грузовой марки и т.п.

Кроме того, причинами инициативного освидетельствования судна могут служить указания Главного управления Регистра о проведении проверки технического состояния объектов технического наблюдения, дефекты которых были выявлены на однотипных судах.

3.1.8.7 До проведения инициативного освидетельствования подразделение РС должно проинформировать судовладельца и/или уполномоченного судовладельцем представителя о цели и объеме внеочередного освидетельствования и, не менее, чем за 12 ч до освидетельствования (в некоторых случаях, когда судно стоит в порту не более 12 ч – за 1–2 ч до освидетельствования), согласовать с судовладельцем место и время проведения освидетельствования, руководствуясь при этом как интересами судовладельца (фрахтователя, экипажа и т.п.), так и интересами МА государства флага и Регистра, вопросами безопасности мореплавания, предотвращения загрязнения морской среды.

В обязанности судовладельца входит информирование капитана судна о дате и целях посещения судна инспекторами Регистра, подготовка объектов судна к освидетельствованию и обеспечение проведения освидетельствования.

3.1.8.8 Инициативное освидетельствование объектов технического наблюдения, по возможности, необходимо проводить при любом освидетельствовании судна, т.е. проводить проверку других объектов технического наблюдения, не относящихся к такому виду освидетельствования (не включая их в счет за проведенное освидетельствование).

3.1.8.9 Объем внеочередного освидетельствования устанавливается Регистром в каждом случае, исходя из причин и целей инициативного освидетельствования, и может включать в себя как общий осмотр судна, так и детальное освидетельствование конкретных объектов с проверкой их в действии и испытаниями при необходимости. Во всех случаях инспектором в первую очередь производится ознакомление с имеющимися на судне классификационными и конвенционными документами с целью проверки сроков их действия, наличия невыполненных требований Регистра и т.п., а

также с актами последней проверки PSC.

В объем освидетельствования по инициативе Регистра в обязательном порядке должны включаться проверка в действии и/или наружный осмотр объектов технического наблюдения, наиболее часто служащих причиной задержаний судов в ходе проверок PSC (как правило, спасательные средства, противопожарное оборудование и снабжение, навигационные издания).

3.1.8.10 По результатам инициативного освидетельствования оформляется Акт по форме 6.3.10 с указанием в нем имеющихся требований (если они имеются) и сроки их выполнения, назначенные в соответствии с Приложением 17 (см. также 7.2 – 7.6 и 7.13). Акт передается капитану судна, копии его направляются судовладельцу и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

3.1.8.11 В случае обнаружения в ходе освидетельствования значительных несоответствий, влияющих на безопасность мореплавания и предотвращение загрязнения морской среды, в том числе и в отношении объектов технического наблюдения, освидетельствование которых не входило в определенный ранее объем освидетельствования, приостановление класса и/или аннулирование соответствующих конвенционных документов осуществляется в соответствии с разд. 4 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» и 4.2.3 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов»). Объем внеочередного освидетельствования в этом случае должен быть расширен.

3.1.8.12 В случае необоснованного отказа судовладельца/судового экипажа от проведения инициативного освидетельствования подразделение РС письменно извещает судовладельца о возможной приостановке класса судна до выполнения требования Регистра о проведении указанного освидетельствования. К необоснованному отказу следует относить те случаи, когда судовладелец не предъявляет к инициативному освидетельствованию судно, подпадающее под требования, перечисленные в 3.1.8.6.

3.1.8.13 За инициативное освидетельствование счет не выставляется, но последующие освидетельствования, связанные с устранением замечаний и выполнением требований, выставленных при инициативном освидетельствовании, оплачиваются на общих основаниях.

3.1.9 В случае невозможности выполнения по различным причинам освидетельствования судна в классе Регистра в портах за границей существует практика поручения выполнения освидетельствований иным классификационным обществам[1], с которыми Регистр имеет действующие договора о взаимном замещении.

Процедура оформления поручений ИКО приведена в 4.3.

3.1.10 При несогласии командного состава судна, судовладельца или завода с решением инспектора, осуществляющего освидетельствование, оно может быть обжаловано в соответствующем подразделении РС. Решения подразделения могут быть обжалованы в ГУР, решение которого является окончательным.

---

[1] В дальнейшем – ИКО.

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

3.2.1 Деятельность Регистра по техническому наблюдению за выполнением на судах в процессе эксплуатации требований международных конвенций, соглашений и кодексов ИМО регламентируется объемом освидетельствований, необходимых для подтверждения соответствия судов требованиям международных конвенций, соглашений и кодексов ИМО, в пределах поручений правительства государства флага и дополнительных указаний МА государств флага.

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

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

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

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

3.2.4 Поддержание соответствия судна применимым требованиям международных конвенций является ответственностью судовладельца (например, правило I/11(a) Конвенции СОЛАС-74, Приложения I/6.4.1 МАРПОЛ 73/78 и др.).

3.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖАНИЯМИ ПОРТОВЫМИ ВЛАСТЯМИ

3.3.1 Объем и процедуры освидетельствований судна в случае его задержания портовыми властями регламентированы указаниями МА государства флага. В случае отсутствия конкретных указаний МА государства флага следует руководствоваться положениями 7.8, а также внутренними процедурами РС по предотвращению задержаний судов.

3.3.2 Данные внеочередные освидетельствования являются обязательными и, в общем случае, проводятся по заявке судовладельца непосредственно в порту, где произведено его задержание.

3.3.3 При отсутствии заявки Регистр оставляет за собой право посетить судно по инициативе подразделения, проводящего освидетельствование судна, в соответствии с 3.1.8.

3.3.4 Если судно покинуло порт задержания без предъявления к освидетельствованию Регистром, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно оперативно связаться с судовладельцем и согласовать сроки и место проведения предписанных освидетельствований в соответствии с указаниями МА государства флага и/или положениями 7.8, а также внутренними процедурами РС по предотвращению задержаний судов.

3.4 ТРЕБОВАНИЯ ПО ФОТОГРАФИРОВАНИЮ ОБЪЕКТОВ ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ РС

3.4.1 Для подтверждения выполнения Регистром освидетельствования, обоснованности выставленных РС требований, подтверждения удовлетворительного технического состояния на момент освидетельствования или ремонта объектов наблюдения, указанных в актах, отчетах и чек-листах, для наглядной иллюстрации конструкции объектов инспектором РС в обязательном порядке должно выполняться фотографирование в достаточном объеме с направлением оригиналов фотографий в формуляр судна. При наличии запрета на фотографирование объектов технического наблюдения со стороны властей порта или органов государственной безопасности это должно быть отражено инспектором в отчетных документах освидетельствования с приложением официального подтверждения капитана или агента судна.

Обработка, идентификация, пересылка фотографий должна выполняться в установленном в Регистре порядке.

Фотографии должны быть максимально информативны. Для отдельных объектов технического наблюдения фотографии должны, по возможности, содержать «привязку» к судну: борту судна, расположению по длине судна (например, название судна, имеющуюся судовую маркировку по шпангоутам, маркировку спасательных шлюпок и т. п.). На фотографиях должны быть наглядно отображены дефекты, указанные в требованиях, или должно быть очевидно отсутствие таковых. Включение в фотоотчет общих планов судна и панорам, не дающих представления о состоянии объектов технического наблюдения, должно быть сведено к минимуму.

При фотографировании маркировок (например, контейнеров спасательных плотов, гидростатических разобщающих устройств спасательных плотов, пиротехнических сигнальных средств и т. п.) или плакатов, инструкций снимок должен быть выполнен с достаточным разрешением и таким образом, чтобы маркировка или текст инструкции были читаемы.

Фотоотчеты о ремонте объектов должны содержать снимки объектов с дефектами до ремонта и после ремонта, когда дефекты устранены. Фотоотчеты об объектах технического наблюдения, по которым были выставлены замечания PSC, должны содержать снимки, отображающие суть замечания PSC, и снимки после устранения замечаний.

На фотографиях в обязательном порядке должна быть отображена дата снимка.

3.4.2 В обязательном порядке в составе фотоотчетов должны быть представлены следующие фотографии (перечисленный ниже минимально требуемый объем не должен ограничивать инспектора, должны быть представлены все фотографии, которые инспектор, проводящий освидетельствование, сочтет необходимым представить):

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

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

.2 состояние наружной обшивки, сварных швов, кингстонных решеток;

.3 процесс замеров остаточных толщин;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.4 процесс замеров остаточных толщин;

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

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

.7 индивидуальные и коллективные спасательные средства, установленные на штатных местах, средства крепления, разобщения с судном и обеспечения свободного всплытия (плотов), средства посадки в спасательные средства, испытание спасательных шлюпок на прочность и герметичность;

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

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

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

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

.12 якорное устройство, включая якоря и участки смычек цепей, если доступны;

.13 рулевое устройство;

.14 швартовное, буксирное устройства;

.15 сигнальные мачты;

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

.17 станции стационарных систем пожаротушения, проверка в работе водопожарной системы;

.18 ГРЩ и АРЩ;

.19 радио- и радионавигационное оборудование, АРБ и РЛО, установленные на штатных местах:

.20 сигнально-отличительные фонари;

.21 устройства для сбора и хранения мусора.

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

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

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

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

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

.5 сигнально-отличительные огни, необходимые для перегона;

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

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

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

.9 обеспечение водонепроницаемости палубных якорных клюзов цепных ящиков.

3.4.3 В дополнение к 3.4.1 подразделениям необходимо организовать возможность хранения в течение как минимум десяти (10) лет всех сделанных инспекторами фотографий объектов технического наблюдения, в отношении которых было проведено освидетельствование, на общедоступном диске сервера подразделения. В этом случае инспектор должен быть предупрежден о необходимости копирования всех фотографий выполненного освидетельствования на общедоступный серверный диск, независимо от минимально требуемого объема фотоотчета. Каталоги с фотографиями на серверном диске должны иметь четкую маркировку для идентификации судна (название и № РС или ИМО), освидетельствование которого выполнялось, а также вида и даты освидетельствования.

3.4.4 Ответственность за качество и информативность фотографий, наличие даты фотографий и соответствие даты и объема фотоотчета дате и объему освидетельствования, за передачу фотоотчета в формуляр судна лежит на инспекторе, проводившем освидетельствование, а также на руководителе подразделения, проводившего освидетельствование. При определении количества фотографий инспектору необходимо использовать свое профессиональное суждение и учитывать общее техническое состояние обследуемых объектов, наличие сомнительных зон, количество подлежащих ремонту объектов и т. п. При этом инспектору необходимо руководствоваться следующими принципами:

.1 для каждого объекта/процесса из перечисленных выше, за исключением освидетельствования корпусных конструкций, якорных цепей, отдельных устройств, должно быть не менее одной (1) фотографии:

.2 для корпусных конструкций внутри судовых пространств, подлежащих освидетельствованию, должно быть не менее четырех (4) информативных фотографий на пространство:

.3 для наружной обшивки корпуса, открытых палуб – не менее шести (6) информативных фотографий для каждого борта, распределенных равномерно по длине/ширине судна;

.4 для якорных цепей, выкатанных из цепных ящиков при очередных освидетельствованиях – не менее трех (3) фотографий на каждую цепь. При ежегодном освидетельствовании цепей – не менее одной (1) фотографии на цепь.

.5 для конструкций рубок/надстроек, комингсов люков грузовых трюмов, люковых закрытий грузовых трюмов должно быть не менее двух (2) фотографий и т. п.

.6 допускается наличие на одной информативной фотографии нескольких объектов технического наблюдения;

.7 для судов валовой вместимостью менее 500 минимальное количество фотографий, указанное выше, может быть уменьшено, за исключением случаев, когда требуется не менее одной (1) фотографии.

.8 инспектором РС может быть увеличено количество фотографий в зависимости от состояния объектов наблюдения.

.9 при ремонте/замене деталей грузоподъемного устройства фотоотчеты должны содержать как снимки объекта с дефектами (до ремонта), так и снимки после их устранения (после ремонта/замены). Для демонстрации удовлетворительного технического состояния элементов грузоподъемного устройства рекомендуется включать в фотоотчеты (на выборочной основе) фотографии деталей/конструкций с учетом опыта выявления дефектов, характерных для ответственных узлов, механизмов, заменяемых и съемных деталей данного типа грузоподъемного устройства (см. также примерный перечень объектов, приведенный в Приложении к Правилам по грузоподъемным устройствам). Для подтверждения факта проведения освидетельствования рекомендуется также включать в фотоотчет снимки, отображающие маркировку и клейма съемных и заменяемых деталей грузоподъемного устройства, а также процесс выполнения замеров толщин металлоконструкций и/или замеров износов деталей, проводившихся в присутствии инспектора РС

.10 фотографирование объектов технического наблюдения не должно выполняться в приоритетном порядке вместо выполнения осмотров, проверок и испытаний объектов наблюдения, требуемых правилами и руководствами Регистра. Фотографии являются дополнительным подтверждением оценки технического состояния, изложенной в документах Регистра.

.11 в формуляре судна фотографии хранятся в специальном каталоге. Фотографии в нем могут быть сортированы в подкаталогах по специализации инспекторов или по группам объектов технического наблюдения (например, «Спасательные средства», «Главный и вспомогательные двигатели», «Радионавигационное оборудование» и т.п.). Краткие комментарии к фото и идентификация объекта технического наблюдения должны быть указаны в имени файла (объект технического наблюдения, помещение, борт, шпангоут). Не требуется присваивать особое имя файлу фото, если изображение не оставляет сомнений в части назначения и расположения объекта освидетельствования относительно судна, вида испытаний. Озаглавлены особым образом должны быть файлы фотографий, на которых изображены объекты технического наблюдения, назначение и расположение которых на судне не очевидно (например, конструкции грузовых или балластных танков, трюмов, участки судовых систем и т.п.).

4 ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАЯВОК НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

4.1.2 Для обеспечения постоянного контроля в Регистре организован компьютерный учет состояния класса всех судов, находящихся в классе Регистра, и сроков их освидетельствований. Регистр уведомляет судовладельцев о приближении и истечении сроков предъявления судов или их частей к освидетельствованиям в соответствии с Правилами, а также информирует судовладельцев о приостановлении/снятии класса судов в случае непредъявления их к освидетельствованиям.

Сведения о предписанных сроках освидетельствований, сроках действия и подтверждения документов РС, сроках выполнения требований Регистра, другая дополнительная информация содержатся в Статусе освидетельствований судна.

Статус освидетельствований судна поддерживается с учетом изменений по результатам классификационных и конвенционных освидетельствований судов. Исходным информационным документом для учета освидетельствований судов является извещение по статусу, подготовленное с использованием внутренней электронной системы Регистра.

4.1.3 Основанием для проведения любых освидетельствований судов является заявка, направленная в соответствующее подразделение Регистра. Заявка должна содержать, как минимум, следующие сведения:

.1 порт захода, название верфи (при ремонте, переоборудовании, модернизации и т.п.);

.2 название агентирующей фирмы или фирмы-контрактора (при ремонте, переоборудовании, модернизации и т. п.) с указанием номера телефона, факса и/или телекса и адреса электронной почты;

.3 даты прихода/отхода судна, даты начала/окончания ремонта/переоборудования/ модернизации (смотря что применимо);

.4 вид освидетельствования, объем ремонта/переоборудования/модернизации, установка/замена объектов технического наблюдения РС и т. п. (по применимости);

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

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

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

Для обеспечения оперативности принятия заявки к исполнению судовладельцу необходимо направить ее в подразделение Регистра, в регионе деятельности которого судно будет предъявлено к соответствующему освидетельствованию (информация доступна на интернет-сайте Регистра: www.rs-class.org/). Копию заявки необходимо направить в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации для информирования о предстоящем освидетельствовании. В случае затруднения при определении ответственного подразделения РС по месту предъявления, судовладельцу/оператору судна следует направлять заявку в подразделение РС, на учете которого состоит судно. В свою очередь подразделение РС по наблюдению в эксплуатации (по учету) должно перенаправить заявку в ответственное подразделение РС, за которым закреплен регион планируемого предъявления судна.

В случае, если по объективным причинам требования заявки не могут быть выполнены подразделением РС самостоятельно, передача заявки другому

подразделению РС осуществляется в порядке, установленном внутренними процедурами РС.

В случае невозможности выполнения Регистром освидетельствования судна с классом РС в определенном регионе или порту, ГУР направляет поручение ИКО в соответствии с 4.3.

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

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

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

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

4.2 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ РЕГИСТРА ЗАЯВОК НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В ЭКСПЛУТАЦИИ, В Т.Ч. РЕМОНТЕ,СОСТОЯЩИХ НА УЧЕТЕ РС

4.2.1 Подразделение РС осуществляет анализ и регистрацию заявки на освидетельствование судна в соответствии с порядком, установленным внутренними процедурами РС, и Общими условиями оказания услуг Российским морским регистром судоходства.

4.2.2 Выполнение заявки обеспечивается в соответствии с правилами, инструкциями, процедурами, циркулярами и другими документами по вопросам освидетельствований судов в эксплуатации, в т.ч. ремонте, при переоборудовании, модернизации, издаваемых Регистром и МА государства флага, от которых Регистр имеет поручения.

4.2.3 Оперативная информация о проведенном освидетельствовании должна быть направлена в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации посредством извещения по статусу в течение 24 ч после освидетельствования судна.

4.2.4 По результатам технического наблюдения оформляются и выдаются на судно документы в соответствии с разд.6. Проверка и направление в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации копий отчетных документов, оформленных при выполнении заявки, осуществляется в порядке, установленном в соответствующих внутренних процедурах Регистра.

4.3 ОФОРМЛЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ИКО НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ, В Т.Ч. РЕМОНТЕ, СОСТОЯЩИХ НА УЧЕТЕ РС

4.3.1 В случае невозможности выполнения Регистром освидетельствования судна с классом РС в определенном регионе или порту, ГУР поручает выполнение освидетельствования иному классификационному обществу – члену МАКО, имеющему с Регистром договор о взаимозамещении и признание МА государства флага. Поручение на проведение освидетельствование направляется в адрес ИКО и в копии – судовладельцу/оператору судна.

4.3.2 При выборе ИКО-члена МАКО для проведения освидетельствования судна по месту, где оно будет освидетельствовано, допускается использовать услуги только тех ИКО, которые имеют собственных штатных инспекторов для выполнения этой работы в данном регионе. При направлении поручения ИКО-члену МАКО на освидетельствование судна в текст поручения необходимо включать требование о проведении освидетельствования штатным инспектором (Exclusive Surveyor) ИКО.

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

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

4.3.4 ГУР контролирует поступление копий отчетных документов по результатам освидетельствования судна и, при необходимости, запрашивает ИКО.

4.3.5 ГУР направляет полученные от ИКО копии отчетных документов в подразделение по наблюдению в эксплуатации для проверки в соответствии с порядком, установленном во внутренних процедурах РС. Вид и объем выполненного освидетельствования должны соответствовать заявленному в поручении ИКО.

4.3.6 Статус освидетельствований судна должен быть обновлен в течение 24 ч с момента получения от ИКО копий отчетных документов.

4.4 ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАЯВОК НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ С КЛАССОМ ИКО

4.4.1 Выполнение заявок на освидетельствование судов в эксплуатации с классом ИКО осуществляется на основании договора о взаимозамещении между РС и ИКО, по письменному поручению ИКО и в соответствии с дополнительными инструкциями ИКО (если применимо).

4.4.2 Взаимодействие Регистра и ИКО осуществляется ГУР в письменной форме, в том числе с использованием электронных средств связи. В случае получения поручения ИКО подразделением РС, данное подразделение в течение 24 ч должно информировать ГУР о получении указанного поручения ИКО.

Если иное не определено ГУР при назначении подразделения РС для исполнения поручения ИКО (подразделение-исполнитель) в соответствии с 4.4.4, оперативное взаимодействие с ИКО при освидетельствовании судна может осуществляться непосредственно подразделением-исполнителем, при этом подразделение-исполнитель должно незамедлительно информировать ГУР о каждом случае взаимодействия с ИКО.

4.4.3 Поступившее в РС письменное поручение ИКО рассматривается ГУР, чтобы удостовериться в том, что в нем содержатся сведения, необходимые для выполнения освидетельствования судна. Поручение ИКО должно содержать следующие сведения:

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

.2 перечень судовых документов, требующих одобрения/выдачи/возобновления/подтверждения/продления;

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

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

.5 дата прихода судна в порт;

.6 полные реквизиты агентирующей компании.

При отсутствии в поручении ИКО необходимых сведений ГУР дополнительно запрашивает ИКО.

4.4.4 По результатам рассмотрения поручения ИКО ГУР назначает для его исполнения подразделение РС, в регионе деятельности которого планируется предъявление судна для освидетельствования. В назначенное подразделение-исполнитель ГУР направляет: поручение ИКО (включая, если применимо, дополнительные инструкции ИКО, формы отчетных документов ИКО, инструкции МА государства флага), а также необходимые указания по выполнению поручения.

На основании поручения подразделение-исполнитель регистрирует заявку в соответствии с внутренними процедурами РС и информирует ИКО и ГУР о принятии поручения к исполнению.

4.4.5 Конвенционные освидетельствования.

В случае если это требуется МА государства флага, возможность привлечения Регистра к проведению конвенционных освидетельствований должна быть согласована ИКО с МА государства флага до оформления соответствующего поручения в адрес Регистра.

При выполнении освидетельствований применяются требования международных конвенций и дополнительных указаний МА государства флага (в т.ч. положений Правил ЕС, например, Правила (ЕС) 391/2009).

4.4.6 Классификационные освидетельствования.

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

4.4.7 Если при освидетельствовании обнаружены дефекты, влияющие на

безопасность судна и/или представляющие угрозу человеческой жизни, и/или возникнет необходимость выполнения освидетельствования, не указанного в поручении ИКО, Регистр должен запросить у ИКО дополнительные инструкции.

Дополнительные инструкции ИКО запрашиваются ГУР на основании информации о причинах запроса, оперативно направленной в ГУР подразделением-исполнителем, проводящим освидетельствование, или непосредственно этим подразделением, с соблюдением положений 4.4.2. Полученные дополнительные инструкции ИКО и инструкции МА государства флага (если применимо) анализируются подразделением Регистра, проводящим освидетельствование, с привлечением ГУР, при необходимости, и принимаются к исполнению подразделением Регистра с учетом дополнительных указаний ГУР, если имеются.

4.4.8 Оформление, проверка и выдача на судно отчетных документов по результатам освидетельствования осуществляются в соответствии с порядком, установленным внутренними процедурами РС.

По результатам выполненных работ отчетные документы оформляются на бланках Регистра, если не оговорено иное.

Если в поручении ИКО специально оговаривается, что отчетные документы должны быть выданы на бланках ИКО, в этом случае результаты освидетельствования оформляются с применением форм ИКО.

4.4.9 Копии отчетных документов по результатам технического наблюдения, оформленные и проверенные в соответствии с установленным в РС порядком и выданные на судно, направляются в ГУР по окончании освидетельствования для дальнейшего направления в ИКО.

4.4.10 Вид и объем выполненного освидетельствования должны соответствовать заявленному в поручении ИКО.

4.5 ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАЯВОК, СВЯЗАННЫХ С ВЫДАЧЕЙ ДВУХ КОМПЛЕКТОВ ДОКУМЕНТОВ

4.5.1 Конверсия грузовых марок.

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

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

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

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

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

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

В случае, если услуги инспектора РС не могут быть предоставлены, то капитан может выполнить изменения по получении одобрения МА государства флага. Если судно будет регулярно совершать рейсы в отдаленные порты, где услуги инспектора РС не всегда могут быть предоставлены, то может быть подано разовое письменное заявление с указанием подробной информации, включающей названия портов.

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

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

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

4.5.2 Изменение назначения или других параметров судна.

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

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

Выдача документов аналогична 4.5.1 (при этом Книга конверсии грузовых марок выдается только, если назначены два надводных борта).

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

5 ТРЕБОВАНИЯ К КОНТРОЛЬНО-ИЗМЕРИТЕЛЬНЫМ ПРИБОРАМ

5.1 Контрольно-измерительные приборы[1], показания которых учитываются инспектором РС при освидетельствованиях, замерах и испытаниях с целью определения соответствия судна применимым требованиям Правил, международных конвенций и национальных требований, должны быть индивидуально идентифицированы, поверены/откалиброваны в соответствии с признанными национальными или международными стандартами, инструкциями.

5.2 Инспектор может принимать к сведению простое оборудование для измерения (например, рулетки, метры, шаблоны для проверки катетов сварных швов, микрометры) без индивидуальной идентификации или подтверждения поверки/калибровки, если они являются стандартными, содержатся должным образом и периодически сравниваются с другим аналогичным оборудованием или эталонами.

5.3 Инспектор может принять к сведению контрольно-измерительное оборудование, установленное на борту судна и используемое при освидетельствовании судового оборудования и механизмов (например, манометры, термометры и тахометры), имеющее документы, подтверждающие проведение поверки/калибровки или сравнение его показаний с показаниями других аналогичных многочисленных приборов.

5.4 Инспектор должен удостовериться в том, что другое оборудование (например, приборы для испытания на растяжение, ультразвуковые толщиномеры и т. п.) поверены/откалиброваны в соответствии с требованиями признанного национального или международного стандарта, инструкциями изготовителя или требованиями МА.

---

[1] В дальнейшем – КИП.

6 ДОКУМЕНТЫ, ОФОРМЛЯЕМЫЕ РЕГИСТРОМ

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

Объем и количество документов Регистра, область их применения, порядок заполнения, выдачи и представления приведены в соответствующих внутренних процедурах Регистра.

6.2 Результаты освидетельствования фиксируются инспектором в соответствующих актах, отчетах и чек-листах. Своими записями в актах и других документах инспектор подтверждает только то, что он видел и проверил при освидетельствовании. Ни один документ Регистра не может быть выдан на судно без проведения соответствующего освидетельствования, за исключением случаев, связанных с заменой документов по решению РС и/или МА государства флага, выдачей дубликатов документов по запросу судовладельца.

6.3 Основанием для выдачи, подтверждения, продления или сохранения срока действия соответствующих свидетельств является выдаваемый на судно итоговый отчет по освидетельствованию (форма 6.1.03), проведенному с использованием чек-листа системы STORM (форма 6.1.01), или акт по соответствующей форме.

В процессе освидетельствования инспектор должен отражать результаты выполненных осмотров, проверок и испытаний объектов технического наблюдения в актах освидетельствования судна (форма 6.3.10), оформляемых при каждом посещении судна, или в Журнале технического наблюдения при освидетельствовании судна в ремонте (формы 6.3.48r или 6.3.48e), оформляемом при наблюдении за ремонтом судна в соответствии с разд. 3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

Оформляемые по результатам освидетельствования документы (отчеты, акты и чек-листы) должны содержать достаточно подробное описание объема проведенного освидетельствования, результаты замеров и испытаний, записи обо всех имевших место неполадках, повреждениях и дефектах, проведенных ремонтах, заменах, о техническом состоянии объекта наблюдения к моменту завершения освидетельствования.

Любой документ, выданный Регистром по результатам освидетельствования отражает соответствие судна применимым требованиям правил РС и международным конвенциям на момент этого освидетельствования.

6.4 Все выставляемые условия (требования) должны иметь срок выполнения – периодическое или внеочередное освидетельствование (см. Приложение 17). Требования, подлежащие выполнению до выхода судна в рейс, должны оформляться Актом освидетельствования судна (форма 6.3.10), либо, в случае возникновения необходимости, Актом внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32), или Актом освидетельствования судна, проверенного властями Государства порта или флага (форма 6.3.34) и официально передаваться на судно непосредственно после их выставления.

6.5 Основным документом Регистра по классу является Классификационное свидетельство (форма 3.1.2). Свидетельство (форма 3.1.2) выдается в соответствии с Правилами, Правилами постройки или др. применимыми правилами Регистра. Для отдельных типов судов, МСП предусмотрены другие формы классификационных свидетельств (например, Классификационное Свидетельство морской стационарной платформы (МСП) (форма 3.1.2p), Классификационное свидетельство

для прогулочного судна (форма 3.1.9) и т.п.). Применительно к Правилам ПБУ/МСП информация по выдаваемым документам по классу приведена в разд. 10 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

На морские самоходные суда, на которые не распространяются требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, валовой вместимостью 100 и более, Регистром выдается Свидетельство на оборудование и снабжение (форма 4.1.1) в соответствии с Правилами по оборудованию морских судов.

На морские самоходные суда валовой вместимостью менее 100, все несамоходные суда, прогулочные суда выдается Свидетельство на оборудование и снабжение (форма 4.1.1RF).

На суда, на которые не распространяются положения Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. с изменениями (Конвенция LL-66/88), а также на прогулочные суда длиной 10 м и более Регистром выдается Свидетельство о грузовой марке (форма 1.3.1 – 1.3.9, что применимо) в соответствии с применимыми Правилами о грузовой марке морских судов или Правилами обеспечения безопасности судов с динамическими принципами поддержания или Правилами классификации и постройки высокоскоростных судов и т.д.

На суда, не подпадающие под положения Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (за исключением судов под флагом Мальты, Кипра и Белиза, для которых предусмотрены свои формы), а также на прогулочные суда, выдается мерительное свидетельство (форма 1.2.12) в соответствии с Правилами обмера морских судов РС.

На судно, на которое оформляется Свидетельство о грузовой марке по правилам Регистра (форма 1.3.1) или Международное свидетельство о грузовой марке согласно Конвенции LL-66/88, Регистром оформляется и выдается «Характеристика условий назначения грузовой марки» (форма 6.7.3 – см. инструкцию по заполнению).

6.6 Основными конвенционными документами (т.е. оформляемыми и выдаваемыми Регистром от имени и поручению МА государства флага) являются свидетельства, перечни, удостоверения, предписанные соответствующими международными конвенциями, кодексами, резолюциями и упомянутыми в части III «Освидетельствования судов, выполняемые в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов».

Дополнительно, на суда, на которые распространяются положения Конвенции СОЛАС-74 с поправками, Регистром выдается «Перечень допущенного оборудования, обеспечивающего безопасность судна» (форма 4.1.2, которая выдается с 01.02.2017 согласно инструкции по заполнению формы; до этой даты на суда выдавались другие формы серии 4.1.2) и Перечень одобренного радиооборудования ГМССБ (форма 4.1.6).

Законодательством некоторых МА государств флагов предписано иметь на борту судна Свидетельство о годности к плаванию. Документом, удостоверяющим годность судна к плаванию, для судов, эксплуатирующихся под флагами Казахстана и Туркменистана, является Свидетельство о годности к плаванию (форма 1.1.1), которое выдается на морские самоходные суда валовой вместимостью 100 и более, или Свидетельство о годности к плаванию (форма 1.1.2), которое выдается на морские самоходные суда валовой вместимостью менее 100, на все морские несамоходные суда, на прогулочные суда. На суда, эксплуатирующиеся под флагами Казахстана и Туркменистана, на которые выдается Свидетельство о годности к плаванию (форма 1.1.2), Свидетельство на оборудование и снабжение/Equipment Certificate (форма 4.1.1RF) не выдается.

Законодательством РФ предписано наличие пассажирского свидетельства на пассажирских судах. Для реализации данного требования на морские пассажирские суда, эксплуатирующиеся под флагом РФ, независимо от того применима к ним Конвенция СОЛАС-74 с поправками или нет, Регистром выдается Пассажирское

свидетельство (форма 1.2.9). На пассажирские суда под флагом РФ, на которые распространяется Конвенция СОЛАС-74 с поправками, такое Пассажирское Свидетельство выдается в дополнение к Свидетельству о безопасности пассажирского судна, предписанного Конвенцией СОЛАС-74 с поправками. Срок действия Пассажирского Свидетельства (форма 1.2.9) и сроки его ежегодных подтверждений должны соответствовать срокам Классификационного Свидетельства с учетом положений, изложенных в 2.4.1 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил. В отличие от положений, изложенных в 2.4.1.4.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, освидетельствование для возобновления Пассажирского Свидетельства (форма 1.2.9) должно проводиться не ранее чем за 3 мес. до окончания срока действия существующего Пассажирского Свидетельства и не позднее даты окончания срока его действия (в пределах «вилки»: -3 мес./+0 мес). Подтверждение Пассажирского Свидетельства (форма 1.2.9) должно проводиться ежегодно в пределах «вилок» (-3 мес. /+3 мес. от ежегодной даты).

На морские пассажирские суда в соответствии с Директивой 2009/45/ЕС, Директивой 2010/36/ЕС, совершающие рейсы между портами государств-членов ЕС, выдается Пассажирское свидетельство (форма 1.2.9ЕС) сроком действия не более 12 месяцев, в соответствии со ст. 12 и 13 Директивы 2009/45/ЕС. Перечень оборудования (форма 4.1.10ЕС) должен быть постоянно прикреплен к Пассажирскому свидетельству.

На пассажирские суда под флагом Греции выдается Пассажирское свидетельство (форма 1.2.9GR) сроком действия не более 12 мес. на основании Президентского указа Греции 103/99 с поправками для подтверждения соответствия судна положениям Директивы 2009/45/ЕС. Перечень оборудования (форма 4.1.10ЕС), должен быть постоянно прикреплен к Пассажирскому свидетельству.

У ряда МА государств флага имеются дополнительные требующие неукоснительного соблюдения инструкции по выдаче на судно соответствующих документов по их поручению.

Если МА флага (кроме РФ) или признанной организацией по ее поручению должны быть выданы или на судне уже имеются действующие собственные национальные документы, такие как:

свидетельство о грузовой марке;

свидетельство на оборудование и снабжение;

мерительное свидетельство;

свидетельство о предотвращении загрязнения (международные или национальные);

свидетельство о годности к плаванию;

документы по рекомендации МАКО № 99

или отдельные свидетельства из перечисленных, то аналогичные им (по названию) документы РС можно не выдавать, если на то нет специальной заявки судовладельца.

При этом, инспектору РС обязательно необходимо внести в статус освидетельствований судна соответствующую информацию (например, «На судне имеются свидетельства (перечислить какие), выданные МА государства флага или ПО (указать), (указать дату выдачи документов и срок действия). Выдача аналогичных документов РС не требуется».

На суда, на которые не распространяются требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, по желанию судовладельца или по решению МА государства флага Регистром выдаются следующие документы:

"Statement of Compliance with the provisions of the IACS Recommendations for the Safety of Cargo Vessels of less than Convention Size (No. 99)" и "Record of Equipment for compliance with the IACS Recommendations for the Safety of Cargo Vessels of less than Convention Size (No. 99)" в соответствии с рекомендацией МАКО 99 с учетом

дополнительных требований МА государства флага (например, МА Мальты предъявляет дополнительные обязательные требования к неконвенционным судам в соответствии с Кодексом по неконвенционным судам (NCV Code), которыми предписана выдача соответствующих документов – подробную информацию можно получить в ГУР или от инспекторов РС, выполняющих освидетельствование судов под флагом МА Мальты). Если на судно оформляются такие документы, то свидетельство (форма 4.1.1 или 4.1.1RF (смотря что применимо)) не выдается.

РС выполняет освидетельствования судов, на которые распространяются требования международных конвенций (кодексов), но их положениями в отдельных случаях не предусмотрена выдача международных свидетельств или формы международных свидетельств не предписаны. При этом, по просьбе судовладельца, для подтверждения соответствия судов указанным требованиям выдаются свидетельства, разработанные РС.

К указанным свидетельствам относятся, например, Свидетельство о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 (форма 2.4.15), Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.18) с Дополнением (форма 2.1.19), Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма 2.1.22 и форма 2.1.22.1).

Просьба судовладельца выдать/возобновить такие свидетельства может быть удовлетворена только при наличии в каждом случае, для каждого свидетельства официального письменного обращения, которое затем должно быть направлено в формуляр судна совместно с другими заявками на освидетельствование.

6.7 Вопросы оформления эквивалентных (равноценных) замен, свидетельств об изъятии, освобождений (waivers) регулируются положениями применимых международных конвенций, кодексов, настоящего Руководства и соответствующих внутренних процедур Регистра. Вопросы оформления отступлений от правил регулируются внутренними процедурами Регистра. Порядок предоставления Регистром изъятий приведен в 4.3 части III «Освидетельствования судов, выполняемые в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов».

6.8 Указания, приведенные выше, не являются исчерпывающими. Комплект выдаваемых РС документов определяется в каждом конкретном случае с учетом требований настоящего Руководства, правил Регистра, внутренних процедур РС. Основанием для выдачи/подтверждения/возобновления перечисленных выше документов являются отчетные документы РС, перечисленные в 6.3, если не предусмотрено иное (см. правила, Руководство, инструкции по заполнению конкретных форм, внутренние процедуры РС). Для свидетельств (форма 4.1.1 RF или 1.1.2) отчетным документом является Акт ежегодного/внеочередного/очередного освидетельствования судна (форма 6.4.6).

6.9 При внеочередных освидетельствованиях – при ремонте, подтверждении рекламационных актов, предоставлении продлений, при проверке выполнения выставленных Регистром условий (требований), при освидетельствовании по инициативе подразделения и в других случаях результаты освидетельствования оформляются в Акте освидетельствования судна (форма 6.3.10) или при помощи STORM (Отчет 6.1.03). Если внеочередное освидетельствование требуется выполнить в объеме какого-либо периодического, то выполнение предписанного объема освидетельствования должно быть подтверждено (оформлено) чек-листами (отчетами или актами) соответствующего периодического освидетельствования, в том числе в системе STORM с оформлением отчета по форме 6.1.03. При аварийных случаях оформляется Акт внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32).

6.10 Указания по оформлению документов РС перед перегонами приведены в 8.7 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

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

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

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

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

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

6.16 В дополнение к указанному выше при оформлении отчетных документов Регистра необходимо учитывать следующее:

6.16.1 Цели составления отчетных документов:

для подтверждения того, что предписанные освидетельствования выполнены в соответствии с применимыми правилами;

для регистрации результатов освидетельствования, объема выполненного ремонта/переоборудования/модернизации судна, установки/замены объектов технического наблюдения РС и т. п., подтверждения выполнения условий сохранения класса (требований);

для документального подтверждения выполненных освидетельствований. Результаты освидетельствований, включая принятые меры, должны формироваться в хронологической последовательности с целью возможности их анализа и проверки;

для использования в качестве информации при планировании последующих освидетельствований: для сбора информации, которая может быть использована в качестве исходного материала для совершенствования правил и инструкций Регистра.

6.16.2 Когда освидетельствование разделено между различными подразделениями Регистра, или часть освидетельствования выполняется ИКО по поручению РС, отчетные документы РС должны составляться каждым из них по каждой части выполненного объема освидетельствования и отражать выполненный объем освидетельствований. Перечень объектов, подвергнутых освидетельствованию, должен быть доступен следующему инспектору, который посетит судно для продолжения или завершения начатого освидетельствования. Перечень выполненных замеров толщин, испытанных танков, отремонтированных объектов и т. п. (смотря что применимо) также должен быть доступен для следующего инспектора. Инспектор РС или ИКО (если имеется поручение ГУР), который посетит судно для продолжения или завершения начатого освидетельствования, проверки выполнения требований, должен проверить и подтвердить выполнение незавершенного объема освидетельствования, выставленных ранее требований.

6.16.3 К отчетным документам РС могут быть приложены чертежи, схемы и другая информация, если сочтет необходимым инспектор РС.

6.16.4 Результаты освидетельствования должны подтверждаться фотографиями (см. 3.4 настоящей части).

6.16.5 Если по результатам освидетельствования требуется ремонт, инспектор должен руководствоваться положениями Приложения 17 к Руководству касательно выставления условий (требований). Если требуемый ремонт не завершен во время освидетельствования судна, инспектором РС должно быть выставлено как условие сохранения класса требование о необходимости его завершения в определенные сроки. Инспектор должен подробно описать объем ремонта, который необходимо завершить для возможности сохранения судну класса.

6.16.6 Если предусмотрено другими разделами Руководства, а также другими нормативными документами РС, должны быть соблюдены дополнительные указания по оформлению отчетных документов РС.

6.16.7 При изменении данных, приведенных в регистрационных документах судна (флаг, порт приписки, название судна, позывной сигнал, наименование собственника), а также в случае внесения согласованных/одобренных Регистром изменений в состав оборудования и снабжения, условий эксплуатации, а также по другим данным и объектам технического наблюдения РС, инспектором РС должно быть проверено выполнение всех применимых требований нормативных документов РС и/или международного или национального законодательства, касающихся вносимых изменений, а все свидетельства, удостоверения, документы о соответствии, дополнения и перечни к свидетельствам, в которых присутствуют измененные данные, должны быть переизданы.

При невозможности переиздания допускается внесение вручную ограниченных изменений (не более двух) в указанные судовые документы до ближайшего периодического освидетельствования, когда исправленные документы должны быть переизданы. Исправления должны быть заверены подписью и печатью инспектора. Исключение составляют документы, не перечисленные выше, и не прилагаемые к каким-либо свидетельствам, удостоверениям, документам о соответствии (например, Перечень допущенного оборудования, Перечень допущенного радиооборудования ГМССБ, Характеристика условий назначения грузовой марки и т.п.), которые могут оставаться с внесенными исправлениями.

В соответствующий раздел «Дополнительная информация» Статуса освидетельствований судна должна быть внесена запись о необходимости переиздания откорректированных вручную документов при предстоящем периодическом освидетельствовании с указанием, какие именно документы необходимо переиздать.

Копии исправленных документов (страниц с исправлениями) должны направляться в формуляр судна.

7 НАЗНАЧЕНИЕ ВНЕОЧЕРЕДНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

7.1 Внеочередные освидетельствования назначаются судну в следующих случаях:

при аварийных случаях;

в случаях задержания судна органами портового контроля;

в случае вывода в отстой;

в случае перегона судов;

в связи с изменением символа класса судна в эксплуатации;

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

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

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

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

в других обоснованных случаях.

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

7.3 Выполнение выставленных конвенционных условий (требований) является условием действительности конвенционных свидетельств.

7.4 Выставление, снятие и проверка выполнения условий (требований) должны выполняться в соответствии с Приложением 17.

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

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

7.6 Как правило, условия (требования), касающиеся правил РС и международных конвенций (остойчивость, прочность, противопожарная защита и т.д.), должны регистрироваться в классификационном разделе Статуса освидетельствований судна. В случае, если в связи с наличием требования по указанию МА государства флага необходимо оформить соответствующее конвенционное свидетельство с условием (краткосрочное конвенционное свидетельство), то требование вносится в конвенционный раздел Статуса освидетельствований судна. При этом не требуется его повторять в классификационном разделе статуса.

7.7 При аварийном случае необходимо руководствоваться положениями разд. 7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований судов освидетельствований судов».

7.8 В случае задержания судна органами портового контроля необходимо руководствоваться положениями 3.3 с учетом следующего:

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

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

.3 подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно в течение 1 (одного) рабочего дня после получения информации о факте задержания судна зарегистрировать требование о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в классификационном разделе Статуса освидетельствований судна и информировать об этом судовладельца.

7.9 В случае вывода судна в отстой или ввода его в эксплуатацию после отстоя необходимо руководствоваться положениями 4.10 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

В случае вывода судна в консервацию или ввода его в эксплуатацию после консервации необходимо руководствоваться положениями 4.11 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

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

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

7.12 В случае изменения символа класса судна в эксплуатации необходимо руководствоваться применимыми положениями 3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

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

.1 если в процессе освидетельствования судна применимое требование правил РС не может быть выполнено до завершения проводимого освидетельствования, то судну назначается внеочередное классификационное освидетельствование по выполнению этого требования;

.2 если в процессе освидетельствования судна применимое требование международных конвенций или применимое национальное требование МА государства флага не может быть выполнено до завершения проводимого освидетельствования, то судну назначается внеочередное конвенционное освидетельствование по выполнению этого требования. Возможность выставления условия (требования) и срок его выполнения, а также сроки действия соответствующих свидетельств согласовываются с МА государства флага (если это предусмотрено соглашением РС с МА государства флага);

.3 при назначении срока выполнения условия (требования) следует руководствоваться сохранением условий безопасности эксплуатации судна и находящихся на его борту людей, предотвращением загрязнения окружающей среды путем принятия соответствующих мероприятий/ограничений, а именно:

выполнение временного ремонта конструкций, устройств, оборудования и механизмов (с учетом положений 4.2.3.3 части III «Освидетельствование судов в соответствии с Международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» и Приложения 17 к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации);

обеспечение судна альтернативным или дополнительным оборудованием и/или снабжением;

ограничение района и условий эксплуатации судна;

разработка и внедрение судовладельцем организационных/технических мероприятий (согласованных с РС) по контролю за состоянием объекта (объектов) технического наблюдения, в отношении которого (которых) требование не выполняется.

Если перечисленные выше мероприятия/ограничения не могут быть обеспечены, то установленное условие (требование) должно быть выполнено до выхода судна в рейс.

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

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

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

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

ЧАСТЬ II. ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

Если установленная неправильная эксплуатация может привести к опасным последствиям, инспектор должен указать на это в Акте освидетельствования судна (форма 6.3.10), а в особо важных случаях обратить на это внимание судовладельца письмом от подразделения РС с одновременным оповещением ГУР.

1.7 При установке на судне новых материалов и изделий, оборудования или при комплектации его новым снабжением инспектор РС должен потребовать предъявления документов, предусмотренных Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, и, если применимо, документов изготовителя, а также, в необходимых случаях, надлежащую эксплуатационную и ремонтную документацию на материалы и изделия. Инспектор РС может потребовать эту документацию при техническом наблюдении за судном в эксплуатации, в т.ч. при ремонтах объектов технического наблюдения. Свидетельства ИКО-члена МАКО либо документы/свидетельства о соответствии положениям Директивы по морскому оборудованию 2014/90/ЕС1 могут быть приняты в качестве альтернативы свидетельствам РС при условии соответствия объектов представленным свидетельствам, и, если применимо, эксплуатационной документации, рекомендациям изготовителей механизмов, а также проведения проверки объектов технического наблюдения в действии в присутствии инспектора РС с последующим оформлением и выдачей Свидетельств РС, если в тексте правил не оговорено иное.

При наличии документов, оформленных в соответствии с Директивой по морскому оборудованию выдача свидетельств РС не требуется, если это допускается МА судна. При освидетельствованиях судов в связи со сменой/переназначением класса, присвоением класса судну в эксплуатации впервые, а также при совместной/двойной классификации не требуется оформление свидетельств РС на существующие на судне объекты технического наблюдения РС, входящие в Номенклатуру РС, если на них имеются свидетельства ИКО-члена МАКО либо документы/свидетельства о соответствии положениям Директивы по морскому оборудованию 2014/90/ЕС[1].

В отношении свидетельств на объекты технического наблюдения РС согласно Номенклатуре РС при освидетельствовании для смены флага судна необходимо также руководствоваться положениями 4.2.2.1.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства.

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

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

В актах освидетельствований и чек-листах, оформленных по результатам освидетельствования объектов технического наблюдения после ремонта, допускается

---

[1] В дальнейшем – Директива MarED.

делать ссылку (без указания перечня и объема выполненных работ) на отчеты и акты судоремонтных предприятий, в этом случае копии этих отчетов и актов направляются в формуляр судна.

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

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

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

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

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

2.1 ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

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

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

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

2.2 ЕЖЕГОДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.2.1 Общие указания.

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

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

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

2.2.2 Корпус.

2.2.2.1 При ежегодном освидетельствовании конструкции корпуса подлежат осмотру с наружной стороны. Освидетельствование балластных танков должно проводиться, когда это требуется, по результатам очередного и промежуточного освидетельствований. В зависимости от возраста судна в соответствии с упомянутыми выше требованиями и программами расширенных освидетельствований должны быть освидетельствованы также грузовые трюмы и танки. Обращается внимание на состояние защитного покрытия конструкций корпуса в грузовых и балластных отсеках нефтеналивных, комбинированных судов и газовозов, отсутствие дефектов в виде деформаций, трещин и чрезмерного износа.

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

Осмотр подводной части судна при ежегодном освидетельствовании проводится для следующих типов судов:

пассажирские суда;

суда с динамическими принципами поддержания, высокоскоростные суда;

суда, корпус которых изготовлен из дерева или композитных материалов;

суда, эксплуатирующиеся в режиме NAABSA.

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

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

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

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

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

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

Обследование должно проводиться в следующих районах:

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

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

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

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

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

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

в кингстонных и цепных ящиках;

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

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

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

на участках с язвенным износом.

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

.3 наиболее вероятными районами появления остаточных деформаций являются следующие:

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

борт в поясе ледовых усилений, швартовок;

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

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

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

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

носовая часть днища, подвергающаяся воздействию льда и слеминга;

скуловой киль, фальшборт, леерные ограждения;

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

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

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

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

.4 наиболее вероятными районами появления трещин являются следующие:

углы вырезов грузовых люков;

концевые переборки надстроек и рубок;

места окончания комингсов;

переходные места от ширстрека к надстройке;

кничные соединения балок;

узлы пересечения балок основного набора с рамными связями;

вырезы для облегчения конструкций;

угловые и стыковые сварные швы накладных полос;

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

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

панели поперечных переборок, расположенных у ледового пояса;

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

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

скуловой киль, углы вырезов кингстонного ящика;

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

днищевая обшивка у балок в районе голубниц для перетекания груза;

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

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

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

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

в узлах соединения стоек фальшборта с палубой;

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

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

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

в узлах пересечения вертикального киля с поперечными переборками;

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

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

в узлах соединения гофрированных переборок с рамными стойками, шельфами – в нижней части переборок и примерно посредине их высоты, а также в сварных швах, соединяющих между собой гофры;

в местах приварки продольной переборки к днищу;

в узлах соединения распорки с рамным шпангоутом;

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

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

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

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

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

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

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

.5 должны быть осмотрены закрытия отверстий;

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

2.2.2.3.2 Рекомендации по осмотру корпуса методом обстукивания элементов корпуса молотком.

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

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

2.2.2.5 При ежегодном освидетельствовании судов возрастом более 20 лет выполнение положений, перечисленных в 2.2.2.3.1, а также освидетельствование корпусных конструкций с применением метода обстукивания молотком, является обязательным

2.2.3 Судовые устройства, оборудование и снабжение.

2.2.3.1 Рулевое устройство.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.2 Якорное устройство.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.3 Швартовное устройство.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.4 Буксирное устройство.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.5 Специальное устройство для аварийной буксировки.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

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

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

2.2.3.6.2 При ежегодном освидетельствовании закрытий грузовых трюмов особое внимание следует обращать на техническое состояние средств обеспечения

непроницаемости крышек (по всему периметру и между секциями крышек), устройств крепления задраивания крышек, цепных или тросовых приводов со шкивами и направляющими рельсами и колесами, турачек палубных механизмов, используемых для привода закрытий, стопоров, дренажной системы, гидравлических приводов для закрытия и задраивания крышек, упоров против смещения крышек.

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

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

Испытания на непроницаемость должны проводиться поливом воды из ствола с насадкой диаметром не менее 12 мм и минимальным напором в шланге, равным, по крайней мере, 2×10^5 Па. Поливание должно проводиться с расстояния не более 1,5 м струей, перпендикулярной к испытываемой поверхности. Допускается проведение испытаний компетентными предприятиями с использованием ультразвукового и использование других методов испытаний, одобренных Регистром.

2.2.3.7 Средства крепления грузов.

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

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

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

2.2.3.7.4 Документы на МСК проверяются с учетом следующего:

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

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

Испытания должны проводиться под непосредственным наблюдением Регистра либо лабораториями, имеющими государственную аккредитацию, либо признанными предприятиями-изготовителями МСК.

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

2.2.3.7.5 Судовладелец вправе заменять МСК, рекомендованные Наставлением по креплению грузов, на однотипные (например, цепной найтов допускается заменять тросовым или ленточным найтовами или наоборот), имеющие безопасную рабочую

---

[1] В дальнейшем – МСК.

нагрузку не ниже, чем у замененных МСК. Изменения, связанные с заменой МСК, должны вноситься в Наставление по креплению грузов и при освидетельствовании МСК одобряться Регистром.

2.2.4 Противопожарная защита.

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

2.2.4.2 Объем освидетельствования приведен в 2.2.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил. Для судов, совершающих международные рейсы, должны выполняться указания, приведенные и в циркуляре ИМО MSC.1/Circ.1432 «Пересмотренное руководство по техническому обслуживанию и осмотру систем и средств противопожарной защиты» с поправками (циркуляр MSC.1/Circ.1516 – касательно испытаний спринклерной системы пожаротушения и т.п.). При наличии дополнительных требований МА государства флага, требования МА государства флага имеют преимущественную силу.

Для судов, не совершающих международные рейсы, указания упомянутых выше циркуляров ИМО необходимо выполнять насколько это целесообразно и практически применимо. При этом, требования правил имеют преимущественную силу.

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

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

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

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

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

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

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

Новые пожарные рукава должны иметь свидетельства с учетом положений 1.7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.4.2.2 Рекомендации по освидетельствованию пенообразователей.

При освидетельствовании пенообразователей на борту судна необходимо установить, следующее:

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

срок хранения пенообразователя не превышает 3 лет;

в случае превышения трехгодичного срока от даты изготовления на текущий момент освидетельствования должен быть представлен действующий документ признанной лаборатории, подтверждающий пригодность применяемого пенообразователя и после этого такие подтверждения должны выполняться ежегодно.

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

MSC.1/Circ.1312 – Пересмотренное Руководство по проведению испытаний, критериям оценки и освидетельствованию пенообразователей для стационарных систем пожаротушения;

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

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

Действующий подтверждающий документ на пенообразователь должен включать следующее:

наличие осадка;

водородный показатель;
кратность;
время дренажа;
объемную массу.

Примечание. Циркуляр MSC.1/Circ.1312 от 10 июня 2009 г. заменяет циркуляры MSC/Circ.582 и Corr.1 и MSC/Circ.799.

Типовое одобрение пенообразователя, проведенное по циркулярам MSC/Circ.582 и MSC/Circ.799, действует до 1 июля 2012 г.

2.2.4.2.3 Рекомендации по освидетельствованию автономных дыхательных аппаратов.

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

.1 они являются аппаратами одобренного РС типа;

.2 в них обеспечивается запас воздуха объемом не менее 1200 л;

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

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

.5 число аппаратов соответствует регламентируемому МА государства флага для данного судна;

.6 для каждого требуемого автономного дыхательного аппарата предусмотрены запасные заряды или запасные дыхательные аппараты в количестве, отвечающем требованиям Конвенции СОЛАС-74 (для судов, на которые распространяются требования Конвенции СОЛАС-74 (см. пр.II-2/17.1.2.2, если дата закладки киля с 01.09.1984 г. до 01.07.2002 г., или пр. II-2/10.10.2.5, если дата закладки или подобная стадия постройки 01.07.2002 г. или после этой даты)) или требованиям правил РС (для судов, на которые Конвенции СОЛАС-74 не распространяется, но распространяются соответствующие требования 5.1.15 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов в зависимости от даты постройки, т.е. до 01.07.2002 г. или, соответственно, с 01.07.2002 г. и после этой даты). Все воздушные баллоны для аппаратов взаимозаменяемые;

.7 для обеспечения учений по борьбе с пожаром все суда оснащены средствами перезарядки баллонов либо необходимым количеством запасных баллонов – не менее 1 комплекта для каждого обязательного дыхательного аппарата, если дополнительные запасные баллоны не требуются судовой системой управления безопасностью (СУБ);

.8 автономные дыхательные аппараты хранятся готовыми к использованию в легкодоступных местах, которые отмечены постоянной и четкой маркировкой, и обозначены на пожарных планах.

2.2.4.2.3.2 Периодичность проверок устанавливается в соответствии с требованиями:

.1 изготовителя, которые содержатся в Руководстве по эксплуатации аппарата;

.2 МА государства флага;

.3 класса (если имеются);

.4 международных конвенций, кодексов.

Примечание. При отсутствии иных требований следует руководствоваться табл. 2.2.4.2.3.2.

Таблица 2.2.4.2.3.2

Минимальные требования по периодичности и объему освидетельствований (см. MSC.1/Circ.1432)

Вид освидетельствования	Тип судна	Периодичность	Ответственный	Примечания
Проверка показаний манометров	Все	Еженедельно	Экипаж	
Проверка дыхательных аппаратов	Нефтеналивное (химовоз/газовоз)[1]	Ежемесячно	Экипаж	
Проверка и испытания оборудования		Ежегодно	Признанный РС или МА государства флага поставщик услуг, или изготовитель	
Проверка того, что маски и клапаны подачи воздуха в работоспособном состоянии	Все	Ежегодно	Признанный РС или МА государства флага поставщик услуг, или изготовитель	
Проверка системы перезарядки воздуха дыхательных аппаратов, если установлена, на качество воздуха	Все	Ежегодно	Признанный РС или МА государства флага поставщик услуг, или изготовитель	
Проведение гидростатических испытаний всех стальных баллонов	Все	Раз в 5 лет	Признанный РС или МА государства флага поставщик услуг	Алюминиевые и композитные баллоны должны испытываться к удовлетворен ию МА государства флага

[1] Если не предусмотрено иных требований изготовителя, морских администраций или международных конвенций, кодексов.

2.2.4.2.4 Рекомендации по освидетельствованию переносных огнетушителей.

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

.1 не реже одного раза в 5 лет по меньшей мере один огнетушитель каждого типа и одного года выпуска из имеющихся на борту судна должен быть подвергнут проверке в действии экипажем (с составлением соответствующего акта для предъявления инспектору РС). При необходимости инспектор РС может потребовать выполнение такой проверки под техническим наблюдением РС (как минимум, одного огнетушителя);

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

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

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

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

2.2.4.2.4.5 Инспекторам Регистра по их требованию представляются отчеты о проведении осмотров огнетушителей, в которых должны указываться даты проведения осмотров, вид проведенного технического обслуживания и проводилось ли испытание давлением.

2.2.5 Механическая установка.

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

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

2.2.5.3 При ежегодном освидетельствовании объекты механической установки подлежат следующим освидетельствованиям:

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

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

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

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

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

2.2.5.4 При ежегодных освидетельствованиях проводятся:

.1 проверка в действии средств сигнализации машинных помещений;

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

2.2.6 Общесудовые системы и трубопроводы.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.7 Электрическое оборудование.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.8 Оборудование автоматизации.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.3 ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

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

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.4.1 Общие указания.

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

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

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

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

2.4.2 Корпус.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.2.11 Трещины в напряженных связях могут быть следствием хрупкости металла, поэтому при обнаружении трещин, причина появления которых не может быть объяснена действием чрезмерных внешних нагрузок или конструктивными недостатками, необходимо провести химический анализ и определить механические показатели металла поврежденной связи. О всех случаях выявления таких повреждений судов подразделение, выявившее повреждения, направляет информацию в ГУР в установленном порядке.

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

2.4.2.13 Причиной повреждения днища и бортов в носовой оконечности судна ударами волн может оказаться слеминг, проявляющийся при недостаточной осадке носом и чрезмерных скоростях на волнении. При выявлении такого рода повреждений должна быть произведена проверка соответствия требованиям Правил осадки в носу и усилений днища в носовой оконечности. В необходимых случаях может потребоваться подкрепление корпуса. О всех случаях выявления повреждений от слеминга подразделение направляет информацию в ГУР в установленном порядке.

В необходимых случаях может потребоваться подкрепление корпуса.

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

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

Таблица испытания непроницаемости корпуса приведена в Приложении 10.

2.4.3 Судовые устройства, оборудование и снабжение.

2.4.3.1 Рулевое устройство.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.2 Якорное устройство.

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

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.3 Швартовное устройство.

Объем очередного освидетельствования швартовного устройства приведен в 2.4.3.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.4 Буксирное устройство.

Объем очередного освидетельствования буксирного устройства приведен в 2.4.3.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.5 Специальное устройство для аварийной буксировки.

2.4.3.5.1 Объем очередного освидетельствования специального устройства для аварийной буксировки приведен в 2.4.3.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

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

2.4.3.6.1 Объем очередного освидетельствования закрытий отверстий, люковых закрытий и комингсов приведен в 2.4.3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

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

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

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

работу приводов аппарелей;

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

состояние резиновых уплотнений и комингса въездного проема, задраивающих устройств.

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

2.4.3.7 Сигнальные мачты.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.3.8 Оборудование трюмов для перевозки сыпучих грузов.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.3.9 Аварийное снабжение.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.3.10 Средства крепления грузов.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.4 Противопожарная защита.

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

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

2.4.4.2 Объем очередного освидетельствования объектов противопожарной защиты судна приведен в 2.4.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил. Для судов, совершающих международные рейсы, должны выполняться указания, приведенные в циркуляре ИМО MSC.1/Circ.1432 «Пересмотренное руководство по техническому обслуживанию и осмотру систем и средств противопожарной защиты» с поправками (циркуляр MSC.1/Circ.1516 – касательно испытаний спринклерной системы пожаротушения и т.п.). При наличии дополнительных требований МА государства флага, требования МА флага имеют преимущественную силу. Для судов, не совершающих международные рейсы, указания упомянутых выше циркуляров ИМО необходимо выполнять насколько это целесообразно и практически применимо. При этом, требования правил имеют преимущественную силу.

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

2.4.4.4 В дополнение к изложенному в 2.4.4.1 — 2.4.4.3 ниже, в пунктах 2.4.4.4.1 — 2.4.4.4.3.3, приводятся указания и рекомендации по проверкам, осмотрам и испытаниям противопожарных систем и оборудования, проводимым при очередных освидетельствованиях судов.

2.4.4.4.1 Рекомендации по освидетельствованию резервуаров для хранения хладонов.

2.4.4.4.1.1 Освидетельствование резервуаров для хранения хладона 114В2.

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

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

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

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

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

2.4.4.4.2 Рекомендации по освидетельствованию переносной мотопомпы.

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

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

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

если мотопомпа хранится в помещении, то оно выгорожено стальными переборками и не является смежными с жилыми помещениями и машинным отделением, либо выгорожено конструкциями типа А-60, отделяющими его от машинного отделения;

двигатель легко и быстро запускается;

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

2.4.4.4.3 Рекомендации по проведению испытаний противопожарных систем, баллонов.

2.4.4.4.3.1 Гидравлическим испытаниям систем должен предшествовать детальный осмотр, а гидравлическим испытаниям баллонов, резервуаров и цистерн – внутреннее

освидетельствование. Все объекты, подвергаемые испытаниям, должны быть в исправном состоянии. После испытаний системы должны быть тщательно продуты сжатым воздухом и проверены в действии.

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

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

Таблица 2.4.4.4.3.3

Испытание противопожарных систем, баллонов

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

Примечания: 1. *p* – наибольшее рабочее давление в системе, для углекислотной системы – расчетное давление баллона или клапана баллона (в зависимости от того, что меньше) или резервуара, МПа.
2. Арматура в сборе должна испытываться на герметичность закрытия давлением не менее 1,25*p*. Клапаны баллонов углекислого газа должны испытываться на плотность наибольшим давлением разрыва предохранительных мембран согласно 3.8.2.6.1 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки.
3. Испытание системы на судне должно проводиться в сборе после выполнения всех монтажных работ.
4. Трубопроводы водопожарной системы на судах валовой вместимостью более 500 (см. 3.2.5.1 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки) должны испытываться при давлении не менее 1 МПа.
5. Пробное давление гидравлического испытания резервуаров для хранения хладона 114В2 и пневмогидравлических цистерн спринклерной системы должно приниматься 1,25*p*, но не менее 0,2 МПа. Резервуары, недоступные для внутреннего освидетельствования, должны испытываться давлением не менее 1,5*p*.
6. Гидравлическое испытание баллонов углекислотной системы см. 2.4.4.4.3.2.

2.4.5 Механическая установка.

2.4.5.1 При очередном освидетельствовании судна должно быть проверено сохранение соответствия требованиям Правил постройки состава объектов механической установки и оборудования машинных помещений, их конструкции,

расположения, установки и регламентированных технических характеристик (мощности, подачи, скорости и т. п.), а также определено техническое состояние объектов.

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

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

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

замерам износов и зазоров по узлам и деталям главных механизмов, их муфт и редукторов, валопроводов и движителей, а также вспомогательных паровых турбин. Такие замеры должны проводиться в сроки, установленные инструкциями по обслуживанию, при плановых ремонтах, а также по требованию инспектора;

проверке в действии и наружному осмотру главных и вспомогательных механизмов;

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

детальному осмотру и проверке в действии систем и трубопроводов;

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

2.4.5.4 Двигатели внутреннего сгорания и паровые машины.

2.4.5.4.1 Двигатели внутреннего сгорания.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

после 20000 ч работы шатунных болтов;

в случаях, вызывающих сомнение.

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

О результатах проверки судовладелец должен представить инспектору соответствующий акт;

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

Раскепы не должны превышать норм, установленных заводом-изготовителем.

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

.9 проверяется крепление противовесов коленчатых валов и маховика двигателя.

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

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

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

Если проверка осуществлялась альтернативным методом (без определения остаточного ресурса), демпферы, соответствующие требованиям РС, допускаются к эксплуатации с назначением проверки при следующем очередном освидетельствовании.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Затяжка анкерных связей контролируется по нормам завода-изготовителя;

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

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

2.4.5.4.2 Паровые машины.

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

2.4.5.5 Паровые и газовые турбины.

2.4.5.5.1 Паровые турбины.

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

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

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

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

.3 при осмотре рабочих лопаток турбин для выявления трещин в сомнительных случаях осуществляется проверка одобренным методом неразрушающего контроля.

При замене рабочих лопаток (перелопачивании ротора) соблюдается технологический процесс, предусмотренный заводом-изготовителем. После замены рабочих лопаток, бандажей, связующей проволоки и правки вала проводится динамическая балансировка ротора. Связующая проволока и бандажи не должны иметь разрывов и трещин в местах пайки и расклепки. Лопатки в местах крепления не должны иметь люфта. Устранение люфта подчеканкой не допускается;

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

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

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

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

2.4.5.5.2 Газовые турбины.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.7 проверка реверсивных качеств осуществляется при последовательном применении режимов:

полный ход вперед – полный ход назад (из режима «море»),
полный ход вперед – полный ход назад (из режима «порт»),
средний ход вперед – полный ход назад (из режима «море»),
средний ход вперед – полный ход назад (из режима «порт»),
холостой ход – полный ход назад и обратно (только в режиме «порт»);

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

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

2.4.5.6 Передачи и муфты.

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

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

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

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

.3 проверяется состояние рабочих поверхностей зубчатых колес и шестерен, проверяется контакт (прилегание) зубьев. Для зубчатых колес переднего хода контакт должен составлять не менее 90 % по длине и не менее 60 % по высоте активного профиля, а для колес заднего хода – не менее 80 % по длине и не менее 50 % по высоте активного профиля. При неудовлетворительном контакте проверяется положение зубчатых колес и шестерен. Проверяются зазоры в зацеплениях зубьев. При оценке контакта (прилегания) зубьев и оценке зазоров в зацеплениях необходимо также руководствоваться указаниями и нормами, содержащимися в технической документации и инструкциях по обслуживанию завода-изготовителя;

.4 незначительные дефекты рабочих поверхностей зубьев в виде неглубоких царапин, мелких забоин, а также неглубокого питтинга (не прогрессирующего), отдельные трещины по баббитовой заливке подшипников (кроме замкнутых) при отсутствии выкрашивания и отслаивания баббита, а также при местном отставании слоя

заливки в районе холодильников; мелкие дефекты, не влияющие на работу муфт, могут быть оставлены, и зубчатые передачи и/или муфты могут быть допущены к дальнейшей эксплуатации;

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

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

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

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

2.4.5.7 Вспомогательные механизмы.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.5.8 Судовые котлы.

Освидетельствование судовых котлов является составной частью очередного освидетельствования и должно проводиться в соответствии с 2.10 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Ниже, в 2.4.5.8.1 – 2.4.5.8.2, изложены указания и рекомендации по проведению внутренних освидетельствований, гидравлических испытаний и осмотра главных и вспомогательных судовых котлов.

2.4.5.8.1 Внутреннее освидетельствование.

2.4.5.8.1.1 Общие указания.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.5.8.1.2 Газотрубные и газоводотрубные котлы.

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

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

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

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

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

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

где $D_{\text{ср}}$ – средний диаметр данной волны (сечения), определяемый как среднее арифметическое по данным замеров;

$D_{\text{мин}}$ и $D_{\text{макс}}$ – минимальный и максимальный диаметры данной волны (сечения) по данным замеров.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Должны быть осмотрены фундамент и все крепления котла.

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

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

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

При наличии признаков межкристаллитной коррозии должно быть проведено специальное исследование.

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

2.4.5.8.1.3 Водотрубные котлы.

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

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

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

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

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

2.4.5.8.1.4 Котлы с органическими теплоносителями.

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

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

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

2.4.5.8.1.4.3 При осмотре котлов со стороны огневого пространства необходимо проверить состояние обмуровки и обшивки котла и газонаправляющих щитов; проверить в доступных местах крепление змеевиков и других частей котла, степень

коррозионного износа змеевиков и их креплений; проверить состояние сварных швов змеевиков.

2.4.5.8.1.4.4 При внутреннем освидетельствовании необходимо проверить:

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

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

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

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

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

в утилизационных котлах с органическими теплоносителями – состояние нагревающих элементов (змеевиков) и оценить степень их коррозионного износа, а также состояние сварных соединений и убедиться в исправности заслонок, установленных в основном и байпасном газоотводах.

2.4.5.8.2 Гидравлическое испытание.

2.4.5.8.2.1 Гидравлическое испытание должно проводиться при соблюдении следующих условий:

полном заполнении котла водой и удалении воздуха;

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

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

работа насоса не должна приводить к быстрому повышению давления;

запрещается выполнение на судне работ, вызывающих шум;

применение резиновых шлангов не допускается;

подкачка во время выдержки при пробном давлении не допускается.

Гидравлическое испытание проводится в следующем порядке:

подъем давления до рабочего;

предварительный осмотр при рабочем давлении;

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

понижение давления до рабочего и осмотр при этом давлении.

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

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

После устранения дефектов испытание должно быть проведено повторно.

2.4.5.8.2.3 При предъявлении котла к гидравлическому испытанию, кроме работ по подготовке к внутреннему освидетельствованию (см. 2.4.5.8.1.1), в обоснованных случаях должна быть снята изоляция по швам на бочке, днищах и коллекторах, в местах вальцовочных соединений, связей, вырезов и других местах, где по результатам

внутреннего освидетельствования можно предполагать наличие/возможность пропусков.

2.4.5.9 Теплообменные аппараты и сосуды под давлением.

Объем очередного освидетельствования тепло-обменных аппаратов и сосудов под давлением приведен в 2.4.5.7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.5.10 Системы и трубопроводы механической установки.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению осмотров и испытаний нет.

При освидетельствовании и оценке технического состояния систем и трубопроводов механической установки рекомендуется использовать положения Инструкции по освидетельствованию судовых трубопроводов (см. Приложение 26).

2.4.6 Общесудовые системы и трубопроводы.

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению осмотров и испытаний нет.

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

2.4.7 Электрическое оборудование.

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

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

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.8 Оборудование автоматизации.

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

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

.1 табл. 2.4.8.1-1 – для главных энергетических установок;
.2 табл. 2.4.8.1-2 – для котельных установок;
.3 табл. 2.4.8.1-3 – для судовых электростанций;
.4 табл. 2.4.8.1-4 – для компрессорных установок;
.5 табл. 2.4.8.1-5 – для осушительных установок;
.6 табл. 2.4.8.1-6 – для холодильных установок;
.7 табл. 2.4.8.1-7 – для судов со знаком автоматизации **AUT3 в** символе класса.

.

Таблица 2.4.8.1-1

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	**Двигатели внутреннего сгорания (малооборотные)**[2]					
1.1	Давление смазочного масла	На входе в двигатель	Мин.	Остановка двигателя	Постоянная	При наличии нескольких систем смазочного масла (для распределительного вала, клапанных коромысел и т. п.) это требование распространяется на каждую систему
1.2	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	–	По вызову	–
1.3	Температура смазочного масла	На входе в двигатель	Макс.	–	По вызову	См. пояснения к 1.1
1.4	Поток смазочного масла цилиндров	На выходе из каждого лубрикатора	Мин.	Снижение нагрузки	–	–
1.5	Давление смазочного масла турбонагнетателя	На входе в подшипник	Мин.	–	–	При наличии автономного насоса смазки
1.6	Температура смазочного масла турбонагнетателя	На выходе из подшипника	Макс.	–	–	Для подшипников скольжения
1.7	Уровень масла в системе циркуляционной смазки	В сточно-циркуляционной цистерне	Мин., макс.	–	–	Максимальный только при отсутствии индикации. См. также пояснения к 1.1
1.8	Уровень масла в системе смазки турбонагнетателя	В гравитационной цистерне	Мин.	–	–	–
1.9	Концентрация масляного тумана или температура подшипников	В районе каждого кривошипа или подшипника	Макс.	Снижение нагрузки	–	Для двигателей мощностью более 2250 кВт или с диаметром цилиндра более 300 мм
1.10	Давление жидкости в системе охлаждения цилиндров	На входе в магистральный трубопровод	Мин.	Снижение нагрузки	Постоянная	Контроль по давлению может быть заменен контролем по потоку
1.11	Температура жидкости, охлаждающей цилиндры	На выходе из каждого цилиндра	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	–

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1.12	Наличие масла в пресной охлаждающей воде	В трубопроводе охлаждающей воды на выходе из теплообменного аппарата	Макс.	–	–	При использовании охлаждающей воды в теплообменных аппаратах масла и топлива
1.13	Давление жидкости, охлаждающей поршни	На входе в магистральный трубопровод	Мин.	Снижение нагрузки	–	Снижение нагрузки не требуется, если охлаждающей жидкостью является циркуляционное масло
1.14	Поток жидкости, охлаждающей поршни	На выходе из каждого поршня	Мин.	Снижение нагрузки	–	–
1.15	Температура жидкости, охлаждающей поршни	На выходе из каждого поршня	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	–
1.16	Давление жидкости в системе охлаждения форсунок	На входе в магистральный трубопровод	Мин.	–	Постоянная	Контроль за давлением может быть заменен контролем по потоку
1.17	Температура жидкости в системе охлаждения форсунок	На выходе из магистрального трубопровода	Макс.	–	По вызову	–
1.18	Уровень охлаждающей среды цилиндров	В расширительной цистерне	Мин.	–	–	–
1.19	Уровень охлаждающей среды поршней	В расширительной цистерне	Мин.	–	–	–
1.20	Уровень охлаждающей среды форсунок	В расширительной цистерне	Мин., макс.	–	–	–
1.21	Давление забортной воды	За насосом	Мин.	–	Постоянная	–
1.22	Температура продувочного воздуха	На выходе из охладителя	Макс.	–	По вызову	–
1.23	Давление продувочного воздуха	В ресивере	–	–	Постоянная	–
1.24	Уровень воды	В ресивере продувочного воздуха	Макс.	–	–	–
1.25	Давление топлива	Перед топливными насосами высокого давления	Мин.	–	По вызову	–

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1.26	Перепад давления топлива	На фильтре	Макс.	–	–	–
1.27	Вязкость (температура) топлива	На входе в двигатель	Макс., мин.	–	–	При работе на тяжелом топливе
1.28	Температура топлива	В расходной и отстойной цистернах	Мин., макс.	–	По вызову	При наличии подогрева
1.29	Уровень топлива	В расходной и отстойной цистернах	Мин.	–	–	–
		В переливной цистерне	Макс.	–	–	–
1.30	Утечка топлива	Из трубопроводов высокого давления	Наличие топлива	–	–	–
1.31	Температура отходящих газов	На выходе из каждого цилиндра	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	–
		Отклонение от среднего значения	Макс.	–	–	–
1.32	Температура отходящих газов	На входе и выходе из трубо-нагнетателя	Макс.	–	По вызову	–
1.33	Температура в подпоршневых и продувочных пространствах (возгорание)	Продувочные и подпоршневые пространства	Макс.	Снижение нагрузки	–	–
1.34	Давление пускового воздуха	Перед главным пусковым клапаном	Мин.	–	Постоянная	–
1.35	Давление воздуха управления	В системе управления двигателем	Мин.	–	По вызову	–
		В системе экстренной остановки двигателя	Мин.	–	–	–
1.36	Нагрузка двигателя	–	Макс.	Снижение нагрузки	–	–
1.37	Частота вращения двигателя	–	Макс.	Остановка двигателя	Постоянная	–
1.38	Направление вращения двигателя	–	Противопо-ложное заданному	–	Постоянная	–
1.39	Частота вращения турбонагнетателя	–	–	–	Постоянная	–
1.40	Питание систем управления, защиты и АПС	–	Отсутствие питания	–	–	–
2	**Паровые турбины**					
2.1	Давление смазочного масла	За маслоох-ладителем	Мин.	Остановка турбины	Постоянная	–

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
2.2	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	–	По вызову	–
2.3	Температура смазочного масла	На выходе из каждого подшипника	Макс.	–	Постоянная	–
2.4	Уровень смазочного масла	В гравитационной цистерне	Мин.	Остановка турбины	По вызову	–
2.5	Температура пара	Перед маневровым устройством	Макс., мин.	–	По вызову	При наличии вторичного пароперегревателя дополнительно перед входом в турбину
2.6	Давление пара	Перед маневровым устройством	Макс.	–	Постоянная	–
2.7	Давление пара	В конденсаторе	Макс.	Остановка турбины	Постоянная	
2.8	Давление	В деаэраторе	Макс., мин.	–	По вызову	–
2.9	Уровень воды	В деаэраторе	Макс., мин.	–	По вызову	–
2.10	Уровень воды	В конденсаторе	Макс., мин.	Остановка турбины	По вызову	–
2.11	Давление воды	За конденсатным насосом	Мин.	–	По вызову	–
2.12	Соленость конденсата	За конденсатором	Макс.	–	–	–
2.13	Вибрация турбины	Корпус турбины	Макс.	Остановка турбины	–	–
2.14	Осевой сдвиг ротора	–	Макс.	Остановка турбины	–	–
2.15	Давление пара	В концевых уплотнениях	Макс.	–	Постоянная	–
2.16	Давление забортной воды	На выходе из циркуляционного насоса	Мин.	–	Постоянная	–
3	**Газовые турбины**					
3.1	Давление смазочного масла	На входе	Мин.	Остановка турбины	Постоянная	–
3.2	Температура смазочного масла	На входе	Макс.	–	По вызову	–
3.3	Температура подшипников	–	Макс.	–	По вызову	–
3.4	Давление охлаждающей воды	–	Мин.	–	Постоянная	–
3.5	Температура охлаждающей воды	На входе и выходе из турбины	Макс.	–	По вызову	–
3.6	Температура газа	На выходе из турбины	Макс.	Остановка турбины	Постоянная	–
3.7	Температура воздуха	Перед компрессором высокого давления	Макс.	–	По вызову	–
3.8	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	–	–	–
		Перед форсунками	Мин.	–	По вызову	–
3.9	Давление топливо					

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

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
6.4	Давление гидравлического масла	На входе в муфту	Мин.	–	Постоянная	–

[1] По согласованию с Регистром вместо снижения нагрузки для двигателей внутреннего сгорания допускается предусматривать специальный световой и звуковой сигналы.
[2] Для средне- и высокооборотных двигателей внутреннего сгорания контролируемые параметры, предельные значения, виды автоматической защиты и индикацию параметров следует предусматривать в соответствии с порядковыми номерами 1.1 – 1.5, 1.9 – 1.11, 1.18, 1.21, 1.22, 1.25, 1.27, 1.29 – 1.31, 1.34, 1.37, 1.40 настоящей таблицы, при этом:
в пункте 1.9 в графе «Автоматическая защита» вместо «Снижение нагрузки» указывается «Остановка двигателя»;
в пункте 1.11 в графе «Место замера» вместо «На выходе из каждого цилиндра» указывается «На выходе из двигателя»;
пункт 1.31 применим для ДВС с мощностью цилиндра 500 кВт и более.

Таблица 2.4.8.1-2

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)[1]	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	**Главные котлы**					
1.1	Давление пара	В барабане котла	Макс., мин.	–	Постоянная	–
1.2	Температура пара	За пароперегревателем	Макс.	–	По вызову	–
1.3	Температура пара	За пароохладителем	Макс.	–	По вызову	–
1.4	Уровень воды	В барабане котла	Мин.	Остановка котла	Постоянная	–
1.5	Давление или перепад давления питательной воды	За насосом	Мин.	Остановка котла	Постоянная	–
1.6	Давление топлива	Перед форсункой	Мин.	–	По вызову	–
1.7	Давление воздуха или пара для распыла	Перед форсункой	Мин.	–	–	–
1.8	Вязкость (температура) топлива	Перед форсункой	Макс. (мин.)	–	По вызову	–
1.9	Давление воздуха	Перед топочным устройством	Мин.	–	–	–
1.10	Соленость питательной воды	За питательным насосом	Макс.	–	По вызову	–
1.11	Факел	–	Обрыв факела	Остановка котла	По вызову	–
1.12	Уровень топлива	В расходной цистерне	Мин.	–	По вызову	–
1.13	Температура топлива	В расходной цистерне	Макс.	–	–	–
1.14	Подача энергии для управления	Блок питания	Выход из строя	Остановка котла	По вызову	–
2	**Вспомогательные котлы и котлы с органическими теплоносителями**					
2.1	Давление пара	В барабане котла	Макс., мин.	Остановка котла	По вызову	–

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)[1]	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
2.2	Уровень воды	В барабане котла	Макс., мин.	Остановка котла	Постоянная	Два независимых датчика
2.3	Давление питательной воды	За циркуляционным насосом	Мин.	Остановка котла	Постоянная	–
2.4	Давление топлива	Перед форсункой	Мин.	Остановка котла	По вызову	Кроме котлов с позиционнопропорциональным регулированием подачи топлива
2.5	Вязкость (температура) топлива	Перед форсункой	Макс. (мин.)	–	–	Только при работе на тяжелом топливе
2.6	Давление воздуха	Перед топочным устройством	Мин.	Остановка котла	–	–
2.7	Факел	–	Обрыв факела	Остановка котла	–	–
2.8	Давление воздуха или пара для распыла	Перед форсункой	Мин.	Остановка котла	–	–
2.9	Уровень воды	В теплом ящике	Мин.	–	–	–
2.10	Соленость питательной воды	После питательного насоса	Макс.	–	–	–
2.11	Подача энергии для управления	Блок питания	Выход из строя	Остановка котла	–	–
2.12	Давление теплоносителя	На выходе из котла	Макс.	Остановка котла	–	–
2.13	Температура теплоносителя	На выходе из котла	Макс.	Остановка котла	–	–
2.14	Поток теплоносителя	На выходе из котла	Мин.	Остановка котла	Постоянная	–
2.15	Уровень теплоносителя	В расширительном сосуде	Мин.	Остановка котла	Постоянная	–

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

Таблица 2.4.8.1-3

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)[1]	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	**Судовая сеть**					
1.1	Напряжение	ГРЩ	Мин.	Отключение генератора1	Постоянная	Если ГРЩ расположен в ЦПУ, то показания необходимы только на ГРЩ
1.2	Частота тока	ГРЩ	Мин.	–	Постоянная	То же
1.3	Сопротивление изоляции	ГРЩ	Мин.	–	Постоянная	–//–
2	**Генераторы**					

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

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)[1]	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
4.5	Уровень воды	В конденсаторе	Макс.	–	–	–

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

Таблица 2.4.8.1-4

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

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

Таблица 2.4.8.1-5

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

Таблица 2.4.8.1-6

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

Таблица 2.4.8.1-7

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автомати-ческая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	**Главные двигатели внутреннего сгорания**					
1.1	Давление смазочного масла	На входе в двигатель	Мин.	Остановка двигателя	Постоянная	–
1.2	Температура смазочного масла	На входе в двигатель	Макс.	–	Постоянная	–
1.3	Поток смазочного масла	На выходе из лубрикатора	Мин.	Снижение нагрузки	–	–
1.4	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	–	По вызову	–
1.5	Давление смазочного масла турбонагнетателя	На входе в подшипник	Мин.	–	–	При наличии автономного насоса смазки
1.6	Концентрация масляного тумана или температура подшипников	В районе каждого кривошипа или подшипника	Макс.	Снижение нагрузки	–	Для малооборотных двигателей с диаметром цилиндров более 300 мм
				Остановка двигателя	–	Для средне- и высокооборот-ных двигателей с диаметром цилиндров более 300 мм
1.7	Давление или поток охлаждающей среды	На входе в двигатель	Мин.	Снижение нагрузки	Постоянная	–
1.8	Температура охлаждяющей среды	На выходе из двигателя	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	–
1.9	Давление или поток забортной охлаждающей воды	В системе забортной охлаждающей воды	Мин.	–	Постоянная	–
1.10	Температура отходящих газов	В магистраль-ном трубопроводе	Макс.	–	–	–
1.11	Температура отходящих газов	На выходе из каждого цилиндра	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	Для двигателей цилиндровой мощностью более 500 кВт
		Отклонение от среднего значения по цилиндрам	Макс.			То же
1.12	Давление пускового воздуха	Перед пусковым клапаном	Мин.	–	Постоянная	–
1.13	Давление воздуха	В системе управления двигателем	Мин.	–	–	–
1.14	Температура продувочного воздуха	На выходе их охладителя продувочного воздуха	Макс.	–	–	–
1.15	Давление топлива	Перед топливными насосами высокого давления	Мин.	–	По вызову	–

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автомати-ческая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1.16	Вязкость (температура) топлива	На входе в двигатель	Макс. (мин)	–	–	При работе на тяжелом топливе
1.17	Уровень топлива	В расходной цистерне	Мин.	–	–	–
1.18	Утечка топлива	Из трубопро-водов высокого давления	Наличие топлива	–	–	–
1.19	Частота вращения двигателя	–	Макс.	Остановка двигателя	Постоянная	–
1.20	Питание системы управления, сигнализации и защиты	На входе систем	Отсутствие питания	–	–	–
2	**Вспомогательные котлы и котлы с органическими теплоносителями**	См. табл. 2.4.8.1-2				
3	**Двигатели внутреннего сгорания для привода генераторов**					
3.1	Давление смазочного масла	На входе в двигатель	Мин.	Остановка двигателя	–	–
3.2	Давление или поток охлаждающей среды	На входе в двигатель	Мин.	–	–	–
3.3	Температура охлаждающей среды	На выходе из двигателя	Макс.	–	–	–
3.4	Утечка топлива	В трубопроводах высокого давления	Наличие топлива	–	–	–
3.5	Частота вращения двигателя	Предельный регулятор	Макс.	Остановка двигателя	–	–
3.6	Давление пускового воздуха	Перед пусковым клапаном	Мин.	–	–	–
4	**Редукторы**					
4.1	Давление смазочного масла	На входе в редуктор	Мин.	Остановка двигателя	–	–
4.2	Температура смазочного масла	В редукторе	Макс.	–	–	–
5	**Пусковые компрессоры**					
5.1	Давление смазочного масла	На входе в компрессор	Мин.	Остановка компрес-сора	–	–
5.2	Температура воздуха	На выходе из компрессора	Макс.	–	–	–
6	**Цистерны**					
6.1	Уровень смазочного масла	В расходных цистернах	Мин.	–	–	–
6.2	Уровень утечного масла	В цистерне утечного масла	Макс.	–	–	–
6.3	Уровень топлива	В расходной цистерне	Мин.	–	–	–
		В переливной цистерне	Макс.	–	–	–
6.4	Уровень охлаждающей среды	В расшири-тельной цистерне	Мин.	–	–	–
7	**Судовая сеть**					
7.1	Напряжение	ГРЩ	Мин., макс.	–	Постоянная	–

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автомати-ческая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
7.2	Нагрузка (ток)	ГРЩ	Макс.	–	Постоянная	–
7.3	Частота тока	ГРЩ	Мин.	–	Постоянная	–
7.4	Сопротивление изоляции	ГРЩ	Мин.	–	Постоянная	–

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

2.5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ХОЛОДИЛЬНЫХ УСТАНОВОК

2.5.1 Общие положения.

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

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

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

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

2.5.1.5 Отсрочка ежегодных освидетельствований холодильной установки Регистром не предусматривается

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

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

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

2.5.1.8 Указания по техническому наблюдению за ремонтом холодильных установок изложены во внутренних нормативных документах по ремонту, предназначенных для инспекторов РС.

2.5.2 Порядок освидетельствования холодильной установки.

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

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

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

2.5.2.4 На вновь устанавливаемые на судно объекты холодильной установки, а также при их замене должны быть предъявлены документы на изделия,

предусмотренные Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.5.2.5 После ремонта или после установки на судне объектов холодильной установки должны быть проведены необходимые испытания, предписанные при их изготовлении и установке на судне. Испытания проводятся в соответствии с правилами Регистра с оформлением соответствующих документов. Объем испытаний объектов, подвергшихся ремонту, устанавливает инспектор в зависимости от характера и объема ремонта.

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

2.5.2.7 Получив заявку, инспектор проводит подготовку к предстоящему освидетельствованию:

по материалам формуляра судна изучает результаты предыдущих освидетельствований, наличие ранее выставленных условий (требований);

изучает возможные характерные дефекты однотипных установок по материалам подразделения и судовладельцев;

контролирует наличие действующих циркулярных указаний по данному вопросу;

определяет формы документов, которые должны быть оформлены по результатам освидетельствования и их рассылку;

уточняет вид и способ оплаты выполненной работы и необходимость оформления платежных документов (по согласованию с руководством подразделения).

2.5.2.8 Инспектор, выполняющий освидетельствование холодильной установки конкретного судна, обязан знать состав холодильной установки, конструктивное исполнение ее объектов, схемы систем, правила технической эксплуатации установки и техники безопасности по ее обслуживанию.

2.5.2.9 До начала освидетельствования на судне инспектор изучает записи в эксплуатационной технической документации холодильной установки (в вахтенных журналах и журналах технического состояния), по которым устанавливает:

имевшие место дефекты за период от последнего освидетельствования и методы их устранения;

имевшие место вскрытия, осмотры и замеры объектов за период от последнего освидетельствования и их результаты;

выполненные ремонты за период от последнего освидетельствования и их качество;

изменения (или их отсутствие) в составе холодильной установки.

При наличии замен объектов холодильной установки и их ремонте без технического наблюдения Регистра инспектор проверяет свидетельства на замененное оборудование и материалы, если это требуется номенклатурой объектов технического наблюдения (с учетом 1.7), и качество выполненного ремонта.

После изучения записей об имевших место дефектах от последнего освидетельствования, ремонтах, заменах и т. п. инспектор принимает решение о возможной корректировке намеченного плана освидетельствования в сторону его увеличения (контрольное вскрытие объектов, проверка в работе и т. п.).

2.5.3 Освидетельствования.

2.5.3.1 При техническом наблюдении за судами в эксплуатации для поддержания класса Регистра классифицируемой холодильной установки и безопасной эксплуатации неклассифицируемой холодильной установки выполняются следующие освидетельствования: ежегодное, очередное, непрерывное, внеочередное.

2.5.3.2 Холодильная установка, впервые предъявляемая Регистру на судне, подвергается первоначальному освидетельствованию.

2.5.3.3 При предписанных выше освидетельствованиях холодильной установки и/или ее составных частей инспектор применяет следующие виды осмотров, испытаний, проверок (см. также табл. 2.1 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил):

наружный осмотр;

внутренний осмотр;

осмотр с обеспечением доступа, вскрытия, демонтажа;

контроль замеров износов (по требованию инспектора);

гидравлические испытания;

пневматические испытания (испытания на плотность);

вакуумирование (испытание на герметичность);

проверку плотности систем и оборудования в работе;

проверку регулировки предохранительных клапанов;

контроль сроков поверки КИП;

проверку настройки регулирующей, защитной автоматики и аварийно-предупредительной сигнализации;

проверку в действии;

проверку обеспечения создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях и длительности цикла замораживания в морозильных аппаратах.

2.5.4 Ежегодное освидетельствование.

2.5.4.1 При ежегодном освидетельствовании холодильной установки и ее составных частей инспектор последовательно выполняет:

наружный осмотр;

контроль сроков поверки КИП;

контроль результатов замеров сопротивления изоляции кабельной сети и электрооборудования;

проверку регулировки предохранительных клапанов;

проверку в действии;

проверку плотности систем и оборудования в работе;

проверку настройки регулирующей и защитной автоматики и аварийно-предупредительной сигнализации[1].

2.5.4.2 Прежде всего инспектор выполняет общий наружный осмотр холодильной установки и помещения и убеждается в готовности установки к освидетельствованию (в отсутствии монтажно-ремонтных работ, посторонних предметов, загрязненности помещения, явно видимых неплотностей систем и т. п.).

2.5.4.3 Дальнейшее выполнение наружного детального осмотра совмещается с проверкой систем и оборудования в действии.

2.5.4.4 Инспектор прекращает освидетельствование, если при общем наружном осмотре установит, что установка не готова в целом к освидетельствованию по причине незавершенности ремонтно-монтажных работ, или имеются другие существенные дефекты.

2.5.4.5 Инспектор контролирует то, что на момент освидетельствования сроки поверки КИП не истекли.

2.5.4.6 Предохранительные клапаны компрессоров, аппаратов и сосудов под давлением холодильного агента испытываются для проверки их регулировки, открытия и закрытия и плотности посадки.

Проверка регулировки производится, как правило, на специально оборудованном стенде с использованием в качестве рабочего вещества воздуха или инертного газа.

---

[1] В дальнейшем – АПС.

Выпуск рабочего вещества после подрыва клапана осуществляется под воду. Давление открытия клапана определяется по манометру в момент появления пузырьков воздуха в воде. Давление закрытия считывается с манометра в момент прекращения выхода пузырьков воздуха из воды.

Манометр, используемый для контроля давления, должен быть исправен, и должен иметь действующий срок поверки. Плотность затвора клапана проверяется при повторном подъеме давления рабочего вещества до расчетного после закрытия отрегулированного клапана в результате срабатывания. Появления пузырьков воздуха из воды при этом не допускается.

По требованию инспектора РС отрегулированные и проверенные клапаны пломбируются исполнителем, назначенным капитаном или инспектору необходимо проверить параметры регулировки и комплектность проверенных клапанов по акту исполнителя.

Нормы регулировки предохранительных клапанов для холодильных установок, в которых отсутствует деление на стороны низкого и высокого давления:

давление открытия – не более $1{,}1P_{расч}$;

давление закрытия – не менее $0{,}85P_{расч}$, где $P_{расч}$ – расчетное давление (см. 2.2.1 части XII «Холодильные установки» Правил постройки).

Нормы регулировки предохранительных клапанов для холодильных установок, спроектированных и построенных в соответствии с ранее действовавшими Правилами постройки и имеющих деление на стороны низкого и высокого давлений:

.1 для стороны высокого давления:

давление открытия – не более $1{,}1P_{расч}$;

давление закрытия – не менее $0{,}85P_{расч}$, где $P_{расч}$ – расчетное давление (см. 2.2.1 части XII «Холодильные установки» Правил постройки);

.2 для стороны низкого давления:

давление открытия – не более $1{,}1P_{расч.\ нд}$;

давление закрытия – не менее $0{,}85P_{расч.\ нд}$, где $P_{расч.\ нд}$ – расчетное давление для стороны низкого давления (для холодильных агентов R22 и R717 – 1,6 МПа).

2.5.4.7 По окончании общего наружного осмотра, контроля сроков поверки КИП и проверки, опломбирования и установки предохранительных клапанов на штатные места инспектор приступает к проверке холодильной установки в действии.

2.5.4.8 При проверке в действии при ежегодном освидетельствовании холодильной установки инспектор выполняет тщательный наружный осмотр компрессоров, насосов, вентиляторов, аппаратов и сосудов под давлением, трубопроводов и арматуры, при этом проверяется:

отсутствие утечек холодильного агента, холодоносителя и охлаждающей воды через сальники компрессоров, насосов, арматуры, через разъемные соединения аппаратов и сосудов, трубопроводов и арматуры;

исправность работы механизмов и их приводных двигателей;

исправность и правильность показаний контрольно-измерительных приборов;

отсутствие повреждений трубопроводов, состояние компенсаторов, креплений, протекторной защиты;

исправность приводов управления арматурой, в том числе дистанционных приводов;

исправность крепления сосудов и аппаратов, отсутствие внешних повреждений;

правильность настройки и срабатывания устройств регулирующей автоматики, защиты и сигнализации;

действие аварийной остановки компрессоров;

действие устройств дистанционного замера температур и сигнализации из охлаждаемых помещений;

состояние помещений холодильных машин, хранения запасов холодильного агента, технологического оборудования, работающего под давлением, холодильного агента, аварийных выходов;

состояние охлаждаемых помещений и их изоляции;

состояние каналов вентиляции помещений и каналов воздухоохладителей;

состояние и герметичность закрытий дверей, крышек люков, закрытий каналов вентиляции;

действие вентиляции, в том числе аварийной;

действие систем орошения и водяных завес помещений аммиачных холодильных машин;

действие систем осушения помещений;

действие систем снятия снеговой шубы (оттаивания) охлаждающих устройств и систем аварийного слива холодильного агента (проверяется подачей сжатого воздуха или пара);

наличие запасных частей, регламентируемых Правилами постройки;

наличие индивидуальных средств защиты.

2.5.4.9 Плотность всех составных частей холодильной установки, находящихся под давлением холодильного агента, при ежегодном освидетельствовании проверяется в период проверки установки в действии.

2.5.4.10 Наиболее вероятными местами неплотностей в системе холодильного агента являются:

места разъемов трубопроводов, арматуры, аппаратов и сосудов;

сальники компрессоров и насосов холодильного агента;

сальники (сильфоны) запорной арматуры;

неплотная посадка предохранительных клапанов.

2.5.4.11 При ежегодном освидетельствовании плотность в системе холодильного агента контролируется визуально по пропускам масла в системах с холодильными агентами и с помощью переносных течеискателей, а в аммиачных системах – по запаху, при этом по достаточно резкому запаху определяется лишь наличие неплотностей, но не конкретные места утечек. Конкретные места утечек определяются индикаторной бумагой: при наличии утечки аммиака бумага краснеет.

Утечка холодильного агента выявляется течеискателями различных типов или галоидными лампами. При работе с галоидной лампой утечка определяется по изменению цвета пламени:

при слабой утечке цвет пламени становится желто-зеленым;

при значительной утечке – зеленым, сине-голубым, фиолетовым;

при очень большой утечке пламя гаснет.

При работе с течеискателями инспектор руководствуется инструкциями по работе с ними. В холодильных установках со стационарными автоматическими газоанализаторами при повышении концентрации паров холодильного агента в помещении сверх допустимого выдаются световой и звуковой сигналы. Эксплуатация установки при наличии утечек не допускается.

2.5.4.12 Приборы АПС и защиты, предусмотренные в зависимости от типа установки, проверяются на правильность срабатывания по каждому контролируемому параметру и на исправность световых табло АПС и звуковой сигнализации.

2.5.4.13 Параметры настройки АПС и защиты должны соответствовать значениям, указанным в технической документации на холодильную установку.

2.5.4.14 Достижение заданных величин срабатывания параметров выполняется реальным их изменением в работающей установке либо созданием наиболее реальных условий имитации по методике, приведенной в технической документации на холодильную установку.

2.5.4.15 Защита компрессора по давлению нагнетания (реле высокого давления) и давлению всасывания (реле низкого давления) проверяется реальным изменением давления в системе работающего компрессора путем медленного и плавного регулирования соответствующего вентиля.

2.5.5 Очередное освидетельствование.

2.5.5.1 При очередном освидетельствовании холодильной установки и ее составных частей инспектор выполняет, в дополнение к объему ежегодного освидетельствования, следующее:

осмотры с обеспечением доступа, вскрытия, демонтажа механизмов, сосудов и аппаратов под давлением, трубопроводов и арматуры, изоляции;

контроль замеров износов механизмов, аппаратов и сосудов под давлением, трубопроводов (при необходимости);

гидравлические испытания систем холодоносителя, охлаждающей воды;

внутренний осмотр аппаратов и сосудов под давлением;

проверку на плотность пневматическим испытанием системы холодильного агента;

проверку системы холодильного агента на герметичность вакуумированием;

проверку установки в действии с целью контроля обеспечения создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях и длительности цикла замораживания в морозильных аппаратах.

2.5.5.2 До начала осмотра составных частей холодильной установки во вскрытом состоянии инспектор должен убедиться в том, что из них удалены холодильный агент, холодоноситель, охлаждающая вода, а на аппаратах и сосудах с изоляцией последняя удалена в необходимых местах.

2.5.5.3 При детальном осмотре во вскрытом состоянии с разборкой узлов и демонтажом деталей компрессоров, насосов, вентиляторов и их приводных двигателей следует руководствоваться соответствующими рекомендациями по осмотру однородных объектов, изложенными в 2.4.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.5.5.4 При внутреннем осмотре теплообменных аппаратов и сосудов под давлением следует руководствоваться соответствующими рекомендациями по осмотру однородных объектов, изложенными в 2.4.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, с учетом нижеследующего:

при осмотре кожухотрубных аппаратов (конденсаторов, испарителей) особое внимание уделяется осмотру трубных досок и теплообменных труб (коррозия, утонение концов труб), водяных крышек (коррозия крышек и перегородок), состоянию протекторов, фундаментов и креплений, состоянию синтетического покрытия досок и крышек с внутренней стороны;

при осмотре испарителей и сосудов особое внимание уделяется осмотру мест присоединения патрубков, маслосборников, особенно в нижней части аппарата и сосуда (осмотр этих мест, в случае необходимости, проводится по указанию инспектора при снятых отдельных участках изоляции).

2.5.5.5 Инспектор контролирует результаты замеров деталей, зазоров, остаточных толщин, выполняемых судовладельцем при наступлении сроков таких замеров согласно инструкции по обслуживанию, определяя тем самым техническое состояние объектов. При отсутствии необходимых замеров они должны быть выполнены, по требованию инспектора, в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей механизмов. При обнаружении значительных износов по результатам внутреннего и наружного осмотров, по требованию инспектора, выполняются замеры остаточных толщин стенок сосудов, аппаратов, трубопроводов одним из методов неразрушающего контроля.

2.5.5.6 Гидравлические испытания систем холодоносителя и охлаждающей воды.

2.5.5.6.1 Каждому гидравлическому испытанию систем холодоносителя и охлаждающей воды (при очередных освидетельствованиях судна, начиная со второго) должен предшествовать детальный осмотр. До начала гидравлического испытания должны быть устранены все дефекты, выявленные при детальном осмотре, арматура должна быть перебрана, клапаны притерты. Должна быть снята изоляция на протяжении 100 мм по обе стороны от фланцев и на изгибах; при необходимости может потребоваться удаление всей изоляции.

2.5.5.6.2 Давление при испытаниях принимается равным рабочему.

2.5.5.6.3 Система признается выдержавшей испытание, если не будет обнаружено трещин, разрывов, видимых остаточных деформаций, пропусков и подобных дефектов.

2.5.5.7 Гидравлические испытания на прочность.

Аппараты и сосуды должны быть подвергнуты, по требованию инспектора, гидравлическому испытанию на прочность при наличии значительных износов, а также после значительных их ремонтов. Пробное давление при этом принимается в соответствии с разд. 12 части XII «Холодильные установки» Правил постройки.

2.5.5.8 Пневматические испытания выполняют после завершения детального осмотра. Пневматические испытания компрессоров, аппаратов, сосудов, трубопроводов и арматуры, работающих под давлением холодильного агента, морозильных и охлаждающих аппаратов, предусмотренные настоящей главой, проводятся пробным давлением, равным расчетному.

2.5.5.9 При проведении пневматических испытаний необходимо руководствоваться следующими указаниями:

до начала испытаний должна быть снята изоляция с разъемных мест и соединений аппаратов, сосудов и трубопроводов;

пневматические испытания проводятся сухим воздухом, двуокисью углерода или азотом пробным давлением: для холодильных агентов R134A – 1,2 МПа, для холодильных агентов R22 и R717 – 2,0 МПа.

2.5.5.10 При испытании не допускается использования холодильных компрессоров для установления требуемого давления.

В исключительных случаях холодильные компрессоры могут быть использованы для нагнетания воздуха при условии, что разность давлений нагнетания и всасывания не превышает следующих значений: 1,2 МПа – для аммиака и хладона R22, 800 кПа – для хладона R12; при этом температура нагнетаемого воздуха не должна превышать 135 ºС.

2.5.5.11 Во время испытаний вся система должна оставаться в течение 18 ч под давлением, которое фиксируется каждый час. За первые 6 ч падение давления не должно превышать 2 %. В течение оставшихся 12 ч давление не должно изменяться при условии постоянства температуры окружающего воздуха; в противном случае должен быть произведен пересчет давления по формуле

$$P_{\text{кон}} = P_{\text{нач}} \frac{273+t_{\text{кон}}}{273+t_{\text{нач}}},$$

где $P_{\text{кон}}$, $P_{\text{нач}}$ – абсолютное давление в системе в конце и начале испытаний, соответственно, Па;
$t_{\text{нач}}$, $t_{\text{кон}}$ – температура воздуха в помещении в начале и конце испытаний, соответственно, °С.

2.5.5.12 Если допустимые параметры плотности не будут достигнуты, проводятся повторные испытания после устранения мест утечек.

2.5.5.13 После испытаний на плотность для проверки аварийного слива холодильного агента осуществляется сброс давления поочередным открытием вентилей на станции аварийного слива.

2.5.5.14 Испытания системы холодильного агента на герметичность, предусматриваемые для холодильных установок, работающих на холодильных агентах группы I, должны проводиться вакуумированием до остаточного давления не более 1,0 кПа с выдержкой под вакуумом после окончания вакуумирования в течение 12–18 ч.

За это время давление в системе не должно повышаться более чем на 0,65 кПа, причем за первый час – более чем на 0,15 кПа.

Перед испытаниями на герметичность система холодильного агента должна быть осушена, как правило, вакуумированием. Вакуумирование должно продолжаться в течение 6 ч после достижения в системе остаточного давления, предусматриваемого для испытаний на герметичность (1,0 кПа).

2.5.5.15 Если допустимые параметры герметичности не будут достигнуты, проводятся повторные испытания системы на плотность для выявления неплотностей, а затем, после устранения неплотностей, испытания вакуумированием повторяются.

2.5.5.16 При очередных освидетельствованиях классифицированной холодильной установки должны быть проведены испытания холодильной установки в действии с целью проверки создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях, морозильных аппаратах и других охлаждающих устройствах.

При этих испытаниях температура в охлаждаемых помещениях должна доводиться до наиболее низкого спецификационного значения и поддерживаться в течение 16 ч. Время достижения низкой спецификационной температуры для каждого охлаждаемого помещения регистрируется в Чек-листе освидетельствования системы STORM (форма 6.1.01) или, если применимо, в Акте освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47). При испытаниях проверяется работа автоматического управления и регулирования, а также местного (ручного) управления, если оно предусмотрено.

Измерения температуры в грузовых охлаждаемых помещениях производятся каждый час. Колебания температуры в этих помещениях не должны превышать значений, установленных техническими требованиями к холодильной установке для конкретных условий ее работы. При отсутствии таких требований колебания температуры не должны превышать ±2 °С.

По окончании испытаний в действии установка выключается и производятся замеры подъема температуры внутри охлаждаемых помещений, температуры наружного воздуха, забортной воды, а также температуры в помещениях, смежных с охлаждаемыми. Такие испытания проводятся также в случае изменения конструкции изоляции, после ремонта или замены изоляции. Данная проверка изоляции охлаждаемых помещений на холодопотери проводится для сравнения с результатами предыдущих (построечных) испытаний. В случае сомнений инспектора в качестве изоляции или после замены оборудования, влияющего на поддержание спецификационных температур в охлаждаемых помещениях, могут быть потребованы испытания с имитацией расчетной тепловой нагрузки дополнительными нагревателями в соответствии с приложением 3 к разд. 11 «Холодильные установки» Руководства по техническому наблюдению за постройкой судов.

Спецификационные параметры проверки в действии должны соответствовать построечным.

2.5.6 Внеочередные освидетельствования.

При внеочередных освидетельствованиях холодильной установки инспектор использует изложенные в настоящей главе указания по освидетельствованию холодильных установок в эксплуатации в объеме, соответствующем виду и объему выполняемого внеочередного освидетельствования.

2.5.7 Непрерывное освидетельствование.

2.5.7.1 Непрерывное освидетельствование холодильной установки выполняется в соответствии с Инструкцией по непрерывному освидетельствованию судов (см. Приложение 2) и в соответствии с одобренным учетным листом-планом освидетельствований установки.

2.5.7.2 При непрерывном освидетельствовании объектов холодильной установки и установки в целом инспектор руководствуется соответствующими указаниями по проведению осмотров, выполнению испытаний и проверок, изложенными в 2.5.4 и 2.5.5, применительно к конкретному объекту и виду освидетельствования.

2.5.8 Первоначальное освидетельствование.

2.5.8.1 Объем первоначального освидетельствования холодильной установки инспектор устанавливает каждый раз на основе табл. 2.1 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил для соответствующего очередного освидетельствования для возобновления класса в зависимости от возраста и технического состояния холодильной установки.

При определении объема первоначального освидетельствования инспектор руководствуется также 1.6 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил.

2.5.8.2 При первоначальном освидетельствовании холодильной установки должно быть проверено соответствие конструкции, расположения и установки механизмов, аппаратов, сосудов и других объектов технического наблюдения, оборудования помещений холодильных машин, запасов холодильного агента и технологического оборудования, а также электрического оборудования требованиям Правил постройки.

Для классифицируемых холодильных установок должна быть проведена проверка обеспечения создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях и длительности цикла замораживания в морозильных аппаратах, а также соответствия требованиям к оборудованию и изоляции охлаждаемых помещений. Техническое состояние объектов наблюдения должно быть определено с учетом качества их изготовления.

При этом освидетельствовании судовладелец должен предъявить техническую документацию в объеме, необходимом для проверки выполнения технических требований Правил, а также судовую документацию (документы классификационных и других компетентных органов надзора, заводские сертификаты и т.п.).

Перечень необходимой технической документации указан в 1.6.3 и 1.6.4 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил.

2.5.8.3 Требования к осмотрам, проверкам и другим действиям, выполняемым при первоначальном освидетельствовании, изложены в 2.5.4 и 2.5.5.

2.5.9 Документы.

2.5.9.1 По результатам выполненного освидетельствования инспектор оформляет документы, формы которых и их рассылка предусмотрены внутренними процедурами РС по применению форм документов РС.

2.5.9.2 Результаты ежегодного освидетельствования неклассифицируемой холодильной установки отражаются в Чек-листе освидетельствования системы STORM (форма 6.1.01) или, если применимо, в разд. 12 Акта ежегодного/промежуточного освидетельствования механической установки (форма 6.3.8).

2.5.9.3 Результаты освидетельствования классифицируемой холодильной установки регистрируются в Чек-листе освидетельствования системы STORM (форма 6.1.01) или, если применимо, в Акте освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47). При удовлетворительных

результатах освидетельствования Классификационное свидетельство на холодильную установку (форма 3.1.4) подтверждается.

2.5.9.4 Результаты очередного освидетельствования неклассифицируемой холодильной установки регистрируются в Чек-листе освидетельствования системы STORM (форма 6.1.01) или, если применимо, в разд. 8 Акта очередного освидетельствования механической установки (форма 6.3.13).

2.5.9.5 Результаты очередного освидетельствования классифицируемой холодильной установки регистрируются в Чек-листе освидетельствования системы STORM (форма 6.1.01) или, если применимо, в Акте освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47), и при положительных результатах освидетельствования оформляется новое Классификационное свидетельство на холодильную установку (форма 3.1.4).

2.5.9.6 Результаты внеочередных и непрерывного освидетельствований отражаются в Акте освидетельствования судна (форма 6.3.10), при этом в случае непрерывного освидетельствования делаются соответствующие отметки в учетном листе-плане непрерывного освидетельствования.

Если внеочередное освидетельствование классифицируемой холодильной установки выполняется для продления срока очередного освидетельствования, в Классификационном свидетельстве на холодильную установку (форма 3.1.4) при положительных результатах освидетельствования в разделе «Временные ограничения и примечания» делается отметка о продлении класса.

2.5.9.7 Результаты первоначального освидетельствования неклассифицируемой холодильной установки регистрируются в Чек-листе освидетельствования системы STORM (форма 6.1.01) или, если применимо, в Акте освидетельствования механической установки, систем по окончании постройки судна/первоначального освидетельствования (форма 6.3.3), а классифицируемой холодильной установки – в Чек-листе освидетельствования системы STORM (форма 6.1.01) или, если применимо, в Акте освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47) с последующим оформлением Классификационного свидетельства на холодильную установку (форма 3.1.4).

3 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕМ, МОДЕРНИЗАЦИЕЙ И РЕМОНТОМ СУДОВ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 Указания по проведению переоборудования, модернизации и ремонтных работ приведены в 4.9 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил во внутренних нормативных документах по ремонту, предназначенных для инспекторов РС.

3.2 ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕМ,МОДЕРНИЗАЦИЕЙ И РЕМОНТОМ СУДОВ

3.2.1 Освидетельствование объектов технического наблюдения проводится инспектором по предъявлении предприятием объекта наблюдения или завершенного объема работ.

По результатам выполнения каждого из этапов переоборудования, модернизации и ремонта предприятием составляется акт, который должен быть предъявлен Регистру.

Освидетельствования и проверки инспектором в процессе технического наблюдения за переоборудованием, модернизацией и ремонтом производятся после представления актов предприятием об окончательной приемке им объектов технического наблюдения.

В случае неудовлетворительных результатов освидетельствования РС какого-либо объекта наблюдения предприятие обязано повторно предъявить его инспектору РС.

Если обнаружены дефекты, недостатки или отступления от одобренной документации, инспектор обязан потребовать их устранения и, как правило, повторного предъявления объекта к освидетельствованию. Объем и методы переоборудования, модернизации и ремонта должны быть согласованы инспектором.

При обнаружении дефектов на каком-либо этапе переоборудования, модернизации и ремонта инспектор РС должен потребовать анализа предшествующих операций для выявления причин возникновения дефектов и предупреждения их появления в дальнейшем.

3.2.2 Перед монтажом заменяемых деталей, механизмов, устройств и оборудования инспектор РС должен убедиться в том, что указанные объекты технического наблюдения имеют документы, подтверждающие изготовление или их переоборудование, модернизацию и ремонт под техническим наблюдением Регистра. В обоснованных случаях допускаются документы, выданные классификационным обществом-членом МАКО.

3.2.3 Перед началом испытаний инспектору должны быть предъявлены документы, подтверждающие выполнение всех замечаний, полученных на предыдущих этапах технического наблюдения.

Испытания проводятся в соответствии с согласованными судовладельцем и одобренными Регистром программами и методиками.

В программах испытаний для судовых конструкций, механизмов, устройств, систем и оборудования, подвергаемых ремонту, изменениям или замене, должны быть изложены технические требования и приведены необходимые пояснения, описания и методики в соответствии с требованиями соответствующих разделов правил и руководств РС.

3.2.4 Инспектором РС осуществляются также следующие периодические проверки предприятия, не связанные с официальным предъявлением органу технического контроля предприятия: качества выполняемых предприятием контрольных операций, изготовления и переоборудования, модернизации и ремонта отдельных деталей и элементов конструкций, входящих в состав объектов наблюдения, а также последовательности технологических процессов переоборудования, модернизации и ремонта объекта наблюдения, обеспечивающих его качество.

При этом особое внимание следует уделять выявлению недостатков и дефектов, которые не могут быть обнаружены при освидетельствованиях после завершения работ.

Периодичность осуществления проверок определяет инспектор РС в зависимости от объема работ, типа объекта наблюдения, качества выполняемых предприятием работ и условий производства.

3.2.5 Инспектор РС может осуществлять освидетельствования, не связанные с наблюдением за переоборудованием, модернизацией и ремонтом конкретных судов, но вытекающие из функций Регистра на производстве или предписываемые Правилами, Руководством и другими нормативными документами Регистра.

При выборочном контроле инспектор определяет характер и число выборок, проб и контрольных проверок, исходя из конкретных условий производства, качества выполнения работ, особенностей и ответственности объекта наблюдения и его элементов.

3.2.6 В Руководстве даны общие указания о проверках и освидетельствованиях при переоборудовании, модернизации и ремонте. Если их осуществление связано с конкретными нормами, отсутствующими в Правилах и Руководстве, инспектор РС должен пользоваться одобренной технической документацией, включая стандарты, технические условия, технологические инструкции.

3.3 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ВРЕМЕННЫМ РЕМОНТОМ

3.3.1 Временный ремонт допускается в тех случаях, когда невозможно выполнить полный и срочный ремонт корпусных конструкций, механизмов, систем, оборудования, устройств и т.п., и, при котором обеспечивается безопасная эксплуатация судна на весь период до проведения полного ремонта с учетом Приложения 17.

3.3.2 При принятии решения о выполнении временного ремонта инспектору РС необходимо руководствоваться соответствующими указаниями правил и руководства.

3.3.3 В отдельных случаях, ремонтные работы могут быть выполнены силами экипажа судна в рейсе при соблюдении следующих условий:

.1 если ремонт корпуса, механизмов или оборудования, который может привести к изменению класса судна, намечен к выполнению членами экипажа во время рейса судна, он должен планироваться заранее;

.2 процедура ремонта, включая объем предложенного ремонта и необходимость присутствия инспектора во время рейса, должна быть представлена для рассмотрения и согласована с подразделением РС по наблюдению в эксплуатации заранее;

.3 если подразделение РС по наблюдению в эксплуатации не будет уведомлено о проведении ремонтных работ в рейсе, класс судна должен быть приостановлен;

.4 если в чрезвычайной ситуации требуется немедленное проведение аварийного ремонта, информация о его проведении должна быть занесена в судовой журнал и впоследствии представлена Регистру для использования при определении дальнейших требований к освидетельствованию;

.5 выполнение ремонта основных конструкций корпуса в рейсе может быть согласовано Главным управлением РС только в чрезвычайной ситуации;

.6 если согласовано ГУР, при любых намеченных видах ремонтных работ основных корпусных конструкций (например, основных продольных и поперечных связей и их подкреплений) планы по ремонту должны быть предъявлены для оценки Регистру (например, ближайшему подразделению РС к месту нахождения судна или при отсутствии такового – ГУР) до начала ремонтных работ во время рейса;

.7 любые ремонтные работы основных корпусных конструкций во время рейса должны выполняться под наблюдением инспектора РС непосредственно во время рейса или через установленные РС регулярные промежутки времени для подтверждения порядка выполнения работ, соответствия выполняемых этапов работ требованиям правил РС. По завершении ремонтных работ применительно к основным корпусным конструкциям должны быть применены одобренные РС методы неразрушающего контроля под наблюдением инспектора РС;

.8 ремонтные работы корпусных конструкций, не относящихся к основным, могут быть приняты на основании осмотра инспектором РС после завершения ремонтных работ;

.9 ремонт корпуса, выполненный экипажем судна, не должен быть принят инспектором РС, если:

не было проведено первоначальное обсуждение с судовладельцем вопросов, указанных в 3.3.4, или

документы по ремонту не позволяют оценить объем и качество ремонта;

результаты освидетельствования по окончании ремонта признаны неудовлетворительными или такое освидетельствование не проводилось;

.10 если в результате выполнения ремонтных работ в рейсе, по мнению инспектора РС, отсутствует необходимость выставления дополнительного условия (требования) о полном ремонте, такой ремонт может быть засчитан как полный (постоянный). В остальных случаях, ремонтные работы в рейсе должны трактоваться как временный ремонт;

.11 вышесказанное не включает обслуживание и разборку корпуса, механизмов и оборудования в соответствии с процедурами, рекомендованными изготовителем, и установившейся морской практикой, которая не требует одобрения РС; однако любой ремонт, как результат такого обслуживания и разборок, который влияет или может повлиять на изменение класса судна, должен быть отмечен в судовом журнале и информация о об этом доведена до сведения наблюдающему инспектору РС для использования при определении дальнейших требований к освидетельствованиям.

3.3.4 До начала проведения ремонта корпуса судна в рейсе судовладельцу необходимо руководствоваться следующими положениями (рекомендуется проведение совместного совещания судовладельца и инспектора РС до начала ремонтных работ):

обеспечение качества ремонта, включая обеспечение продольной прочности и водонепроницаемости/непроницаемости в условиях эксплуатации (относится к ответственности судовладельца);

объем намеченного ремонта, представляемый судовладельцем в виде ремонтных ведомостей, согласованных с Регистром (согласованные с Регистром ремонтные ведомости должны оставаться на борту судна и предъявляться инспектору, осуществляющему контроль выполненного ремонта);

на борту судна должны быть в наличии необходимые чертежи;

все ремонтные работы должны быть согласованы РС и выполняться в соответствии с требованиями правил РС;

должна быть обеспечена проверка используемых при ремонте материалов, представление свидетельства/сертификаты на материалы; сварочных материалов (свидетельства/сертификаты на них и совместимость с используемыми при ремонте материалами); использования сушильных печей, контейнеров для хранения и т. п.; квалификации сварщиков и контролирующего персонала (записи о квалификации должны оставаться на борту судна и предъявляться инспектору Регистра, осуществляющему контроль выполненного ремонта);

должна быть выполнена оценка объема намеченных предъявлений Регистру, оценка обеспечения необходимых рабочих условий (например, лесами, освещением, вентиляцией и т. п.), оценка методов проверки качества работ;

должны быть выполнен анализ планируемых мер обеспечения качества сварки (в частности, очистка, предварительный нагрев, если он необходим, строгое соблюдение принципов последовательности сварки, ограничение сварки, при необходимости, определенными условиями, запрещение сварки в наиболее сложных условиях, как например, качка судна);

по завершении ремонтных работ должны быть выполнены соответствующие проверки и испытания (если необходимо, под наблюдением инспектора РС).

По результатам анализа вышеупомянутых вопросов должен быть составлен акт. Копия акта должна находиться на борту и быть представлена инспектору РС, который будет выполнять освидетельствование по завершении ремонта. Копию указанного акта следует направить по почте или факсом в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, где будет проведена окончательная проверка проведенного ремонта.

3.3.5 Результаты наблюдения за временным ремонтом должны регистрироваться в акте (форма 6.3.10) и Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) с внесением условия (требования) о необходимости выполнения полного ремонта в установленный срок в соответствии с положениями Приложения 17 к Руководству. В случае, если возможность выставления условия (требования) по полному ремонту согласовывалась с ГУР и МА государства флага, инспектору РС необходимо руководствоваться дополнительными указаниями ГУР и МА государства флага, в частности, касательно оформления краткосрочных свидетельств (свидетельств с условием).

В акте инспектор РС должен указать объем ремонта, изменения и замены конструкций, механизмов и оборудования. Если имеются условия (требования), подлежащие выполнению при последующих плановых ремонтах или в установленный срок, а также если надо обратить особое внимание при последующих освидетельствованиях на отдельные объекты, в отчетных документах РС делается об этом соответствующее указание. При выставлении условия (требования) о необходимости выполнения полного ремонта инспектор РС должен руководствоваться положениями Приложения 17 к Руководству.

3.4 ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ РЕГИСТРА ПРИ НАБЛЮДЕНИИ ЗА ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕМ, МОДЕРНИЗАЦИЕЙ И РЕМОНТОМ СУДОВ

3.4.1 В применимых случаях, когда Правилами требуется проведение совещания перед началом освидетельствования/ремонта объектов технического наблюдения РС (например, 2.3.1.8, 2.4.1.8 и 2.5.9 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил; 5.5.1 Приложения 2 к Правилам и т.п.), оформляется Протокол совещания (форма 6.6.2).

По результатам предремонтного осмотра инспектором РС оформляется и выдается на судно на период ремонта акт (форма 6.3.10) или журнал (форма 6.3.48r или форма 6.3.48e, что применимо).

При нахождении судна в ремонте, в том числе при промежуточном или очередном освидетельствовании, в отчетных документах РС, указанных выше, должны быть отражены:

.1 последовательность и этапы выполнения ремонтных работ, испытаний;

.2 факты посещения инспектором РС судна в ремонте и результаты каждого посещения;

.3 выявленные инспектором РС замечания и выставленные требования до завершения ремонта судна;

.4 подтверждение устранения зарегистрированных ранее замечаний и выполнения требований.

Если журнал (форма 6.3.48r или форма 6.3.48e, что применимо) не оформлен, с целью отражения хода ремонта и прослеживаемости действий инспектора РС при каждом посещении судна инспектором (или группой инспекторов) должен быть оформлен отдельный акт (форма 6.3.10) с указанием информации об инспекторах РС, цели, обстоятельствах и результатах каждого посещения, выявленных замечаниях и выставленных требованиях. Вместо актов (форма 6.3.10) может быть использован чек-лист (форма 6.1.01), в котором должно быть отражено все то же самое, что и в актах (форма 6.3.10) или в журнале (форма 6.3.48). Для предотвращения потери информации о ходе ремонта рекомендуется хранить все выданные на судно акты (форма 6.3.10), журнал (форма 6.3.48) с подтверждением получения оригинала уполномоченным представителем судовладельца либо в электронном формате, либо в твердой копии. Ответственность за хранение указанных документов в период ремонта и освидетельствования судна возлагается на судовладельца или его уполномоченного представителя.

При наблюдении за ремонтом судна инспектор РС исходит из того, что судовладелец или его уполномоченный представитель ознакомлен с предполагаемым объемом освидетельствования, изложенным в применимых требованиях правил РС, международных конвенций, кодексов и указаний МА государства флага. Документы РС, выдаваемые инспектором по результатам предремонтного осмотра, могут не содержать исчерпывающего объема всех применимых осмотров, проверок и испытаний (в отдельных случаях такая информация содержится в актах, отчетах, оформленных сторонними предприятиями, судовым экипажем).

Если по результатам освидетельствования, включая результаты оценки технического состояния, требуется ремонт объектов технического наблюдения, инспектор должен руководствоваться положениями Приложения 17 к Руководству касательно выставления требований. Результаты освидетельствований, включая принятые меры, должны оформляться в хронологической последовательности и завершенности действий для возможности их оперативной проверки

3.4.2 Результаты технического наблюдения РС за ремонтом, выполненным в период, не совпадающий с периодическими освидетельствованиями, а также результаты технического наблюдения РС за переоборудованием/модернизацией и

ремонтами, требующими применения специальных решений Регистра, должны быть оформлены актом РС (форма 6.3.10). Акт РС должен быть оформлен в соответствии с 3.4.4 и/или 3.4.5.

В тех случаях, когда выполненные ремонтные работы (за исключением ремонтов, выполненных на судах ESP в отношении объектов технического наблюдения, подлежащих освидетельствованию по расширенной программе) подробно и соответствующим образом описаны (см. 3.4.4) в журнале (форма 6.3.48г или форма 6.3.48е, что применимо), нет необходимости дополнительно оформлять отдельный акт (форма 6.3.10). Отдельный акт (форма 6.3.10) может быть оформлен инспектором РС по просьбе судовладельца или уполномоченного судовладельцем представителя.

3.4.3 Результаты ремонтных работ, выполненных в период периодических освидетельствований, должны быть оформлены инспектором РС с использованием системы STORM – в чек-листе (форма 6.1.01) с обязательным отображением информации в итоговом отчете об освидетельствовании судна (форма 6.1.03) (см. Инструкцию по работе в системе STORM).

Если требуется описание значительного объема работ, а также, если не применяется система STORM (в обоснованных случаях), инспектором РС оформляется отдельный акт (форма 6.3.10).

В тех случаях, когда выполненные ремонтные работы подробно описаны в журнале (форма 6.3.48г или форма 6.3.48е, что применимо), актах (форма 6.3.10 и др.), выданных Регистром на судно в период ремонта, в отчетных актах и чек-листах РС, оформляемых после окончания ремонта, нет необходимости повторно перечислять весь объем работ, достаточно сделать ссылку на соответствующие ранее выданные отчетные документы РС. Для судов ESP не допускается регистрировать в журнале (форма 6.3.48) результаты ремонтных работ, выполненных в отношении объектов технического наблюдения, подлежащих освидетельствованию по расширенной программе.

Отчетные документы РС по результатам выполненного ремонта должны быть оформлены в соответствии с 3.4.4 и/или 3.4.5.

3.4.4 В отчетных документах Регистра, оформленных по результатам выполненного ремонта, должна содержаться следующая информация, в зависимости от того, что применимо:

вид освидетельствования, при котором выполнен ремонт;

краткая информация о причине выполнения ремонта объекта (со ссылками на акты дефектации и т.п.);

описание отремонтированных объектов с указанием их наименования и месторасположения;

подробное описание объема и способа выполненного ремонта (полная или частичная замена, подкрепление и т. п.), включая марки или категории материалов, размеры, соответствующие фотографии, эскизы;

сведения о наличии Свидетельств РС на запасные части, материалы и изделия;

методы и результаты проведенных испытаний и последующих осмотров.

3.4.5 В отчетных документах Регистра, оформленных по результатам выполненного переоборудования, модернизации, как минимум, должны содержаться следующая информация:

вид освидетельствования, при котором выполняется переоборудование/модернизация;

краткая информация о переоборудовании/модернизации (причина, информация о наличии одобренной документации, письме(ах)-заключении(ий);

общее описание объема выполненных работ, подтверждающих завершение процесса переоборудования, модернизации, включая соответствующие фотографии (в случае, если объем не завершен – объем завершенных и оставшихся незавершенных работ должен быть подробно описан со ссылкой на соответствующие чертежи, схемы и т.д.);

сведения о наличии Свидетельства РС на оборудование, материалы и изделия;

методы и результаты проведенных испытаний.

3.4.6 В дополнение к положениям 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3, в отчетных документах РС, оформленных по результатам технического наблюдения за переоборудованием, модернизацией или ремонтом, допускается не приводить требуемое описание выполненных работ, сославшись на отчеты, акты, протоколы сторонних организаций (с указанием их идентификационных номеров, дат, наименования организации и т. п.), при выполнении следующих условий:

инспектор РС обязан убедиться, что отчеты, акты, протоколы сторонних организацией содержат всю необходимую и требуемую информацию по выполненным работам, которая отвечает требованиям РС, в т.ч. имеется перевод на английский язык, если изначально документация не выполнена на английском языке (только для судов, совершающих международные рейсы, а также судов, эксплуатирующихся под флагом иным чем флаг РФ);

копии этих отчетов, актов, протоколов, заверенные подписью и печатью инспектора РС, направляются подразделением РС, проводившим освидетельствование судна, в формуляр судна.

4 ПРОЦЕДУРА ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ, СНЯТИЯ, ВОССТАНОВЛЕНИЯ И ПЕРЕНАЗНАЧЕНИЯ КЛАССА РЕГИСТРА

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 Применение.

4.1.1.1 Положения настоящей Процедуры распространяются на все суда в классе Регистра не зависимо от типа, наличия средств движения, валовой вместимости, наличия ограничений по району и условиям плавания.

Положения настоящей процедуры в полной мере распространяются на суда внутреннего плавания.

В настоящей Процедуре полностью учтены положения Процедурного требования МАКО № 1С.

4.1.2 Определения и пояснения.

4.1.2.1 В дополнение к определениям, приведенным в разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе приняты следующие определения:

Судно, лишенное класса (Disclassed) означает судно, класс которого был приостановлен или снят. Судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты восстановления или переназначения (в случае снятия) класса.

Судно в совместном классе (Dual class vessel) означает судно, которое классифицируется двумя классификационными обществами – членами МАКО, между которыми имеется письменное соглашение относительно совместного исполнения работы.

Технический комитет (ТК) (Technical Committee (TC)), действующий в соответствии с Положением о техническом комитете.

«Форс-мажорные» обстоятельства (Force Majeure):

непредвиденное отсутствие возможности посещения судна инспектором классификационного общества с целью освидетельствования судна по причине наложенных ограничений доступа на борт судна властями государства;

непредвиденные задержки судна в порту или невозможность выполнить разгрузку судна в связи с продолжительным периодом действия неблагоприятных погодных условий, с забастовками или с гражданскими беспорядками;

военные действия;

другие обстоятельства непреодолимой силы.

4.1.3 Контроль сроков освидетельствований и оплаты счетов.

4.1.3.1 Подразделения РС по наблюдению в эксплуатации должны проводить ежедневную оперативную проверку:

.1 действия классификационных документов;

.2 сроков периодических классификационных освидетельствований, отраженных в Статусе освидетельствований судна;

.3 сроков выполнения условий сохранения класса (требований);

.4 сроков предъявления объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судов, находящихся в системе непрерывного освидетельствования;

.5 сроков оплаты счетов и погашения дебиторской задолженности;

.6 сроков нахождения состояния класса судов в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» с учетом 4.2.9;

.7 сроков давности приостановления класса судов, включая сроков нахождения состояния класса судов в коде 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)».

4.1.3.2 Все подразделения РС должны контролировать оплату выставленных ими счетов за предоставленные услуги.

4.1.3.3 По результатам ежедневной оперативной проверки подразделение РС по наблюдению за судами в эксплуатации проводит процедуру:

.1 приостановления класса судам, в отношении которых были обнаружены нарушения сроков предписанных освидетельствований (см. 4.2.1 – 4.2.6);

.2 приостановления класса судам, в отношении которых были обнаружены нарушения сроков погашения дебиторской задолженности (см. 4.3);

.3 снятия класса судам, срок приостановления класса которых превысил установленный срок (см. 4.5);

.4 восстановления класса судам, по которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (см. 4.6);

.5 переназначения класса судам, по которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (см. 4.8).

4.1.3.4 По каждому случаю приостановления или снятия класса судовладельцу и в МА государства флага направляются соответствующие письменные уведомления с указанием причин (см. 4.9).

4.1.3.5 Судовладелец вправе оспорить приостановление или снятие класса, если предоставит Регистру объективные доказательства своевременного предъявления судна к освидетельствованиям (материалы освидетельствования, по какой-либо причине не учтенные в Статусе освидетельствований судна), наличия «форс-мажорного» обстоятельства или своевременного погашения дебиторской задолженности.

В этом случае приостановление класса аннулируется, класс судна считается действующим, а судовладелец и МА государства флага информируются в соответствии с 4.9.

Если к моменту восстановления класса наступили другие причины для его приостановления, то проводится новая процедура приостановления класса.

4.1.3.6 Коды состояния класса судна, используемые в настоящей процедуре, соответствуют Словарю №30 Кодовой книги.

4.1.4 Сохранение причин приостановления или снятия и кода состояния класса.

4.1.4.1 Код состояния приостановленного класса судна должен оставаться неизменным до момента его восстановления, снятия или перевода его в код 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)», даже если в этот период наступили другие причины для его приостановления (нарушение срока освидетельствования или оплаты счета).

4.1.4.2 Если снятие класса является прямым следствием его приостановления, то класс судна должен сниматься в соответствии с 4.5 по той же причине, по которой он был приостановлен.

4.1.4.3 Код состояния снятого класса судна не контролируется и должен оставаться неизменным.

4.1.4.4 Невзирая на положения 4.1.4.1, если класс судна первоначально был приостановлен по финансовой причине (см. 4.3), а на момент погашения задолженности наступили новые причины для приостановления класса (см. 4.2.1 — 4.2.6, 4.3 или 4.7), то первоначальный код состояния класса 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» должен быть изменен на соответствующий с момента наступления новых причин для приостановления. При этом период приостановленного класса судна отсчитывается заново в новом коде состояния и не должен превышать сроков, определенных в 4.5.1 с учетом 4.5.6.

4.1.5 Для судов, находящихся в особом режиме освидетельствования (ОРО) в соответствии с 4.8 «Особый режим освидетельствования» части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, необходимо учитывать положения 4.5.4 и 4.5.5.

4.1.6 Условия применения кодов состояния приостановленного класса.

4.1.6.1 При применении кода состояния класса 26 «Класс приостановлен (невыполнение условий сохранения класса)» в раздел «Классификационные освидетельствования» Статуса освидетельствований судна должна быть внесена дополнительная информация инспектору и судовладельцу о конкретных причинах приостановления класса.

4.1.6.2 Действие кодов состояния приостановленного класса 21 (Класс приостановлен (аварийный случай)», 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)», 24 «Класс приостановлен в отстое (просрочено освидетельствование)», 26 «Класс приостановлен (невыполнение условий сохранения класса)» и 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» не должно превышать сроков, определенных в 4.5.1 с учетом 4.5.6.

4.1.6.3 Применение кода состояния класса 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)».

4.1.6.3.1 Если во время освидетельствования судна для восстановления класса заканчивается максимально возможный срок нахождения класса в приостановленном состоянии (см. 4.5.1), класс судна может не сниматься и оставаться приостановленным при условии выполнения положений настоящего пункта. В этом случае состояние класса переводится в код 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)».

4.1.6.3.2 Код состояния класса 28 назначается только после истечения срока действия ранее действовавшего кода приостановления класса 21 «Класс приостановлен (аварийный случай)», 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)», 24 «Класс приостановлен в отстое (просрочено освидетельствование)» или 26 «Класс приостановлен (невыполнение условий сохранения класса)».

4.1.6.3.3 Организация введения состояния класса в код 28 и изменение состояния класса в соответствии с 4.10.4 находятся в компетенции и являются ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации.

4.1.6.3.4 Код состояния класса 28 может быть назначен только при условии, что на последнюю дату срока действия предыдущего кода приостановления класса, судно фактически предъявляется к освидетельствованию для восстановления класса в установленном объеме (см. 4.6).

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно запросить подразделение РС, которое освидетельствует судно, о выполнении указанного условия не ранее 5 рабочих дней до наступления максимально возможного срока нахождения класса в приостановленном состоянии (см. 4.5.1).

4.1.6.3.5 Код состояния класса 28 назначается от последней даты ранее действовавшего кода приостановления класса (см. 4.1.6.3.2) на срок, не превышающий 3 (трех) месяцев. Продление периода нахождения состояния класса судна в коде 28 не допускается.

4.1.6.3.6 Судовладелец и МА государства флага должны информироваться о новой причине приостановления класса судну путем направления соответствующего письменного уведомления (см. 4.9).

4.2 ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ КЛАССА В СЛУЧАЕ НЕПРЕДЪЯВЛЕНИЯ СУДНА К ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯМ В УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ

4.2.1 Очередное освидетельствование.

4.2.1.1 Классификационное свидетельство становится недействительным, и классификация судна автоматически приостанавливается, начиная с даты истечения срока действия классификационного свидетельства, если:

очередное освидетельствование судна не завершено к предписанному сроку, либо к этому сроку судно не предъявляется для его завершения до возобновления эксплуатации; или

очередное освидетельствование судна не завершено к сроку предоставленного продления (см. 4.2.1.2), либо к этому сроку судно не предъявляется для его завершения.

Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.1.2 Если в силу «особых обстоятельств» срок очередного освидетельствования переносится и действие классификационного свидетельства продлевается, в соответствии с 2.4.1.4.10 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, класс судна не приостанавливается.

4.2.1.3 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока действия классификационного свидетельства за 3 мес.

4.2.1.4 Если на момент истечения срока действия классификационного свидетельства очередное освидетельствование судна проводится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. 4.2.9).

4.2.1.5 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.1.6 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.1.7 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.2 Ежегодное освидетельствование.

4.2.2.1 Классификационное свидетельство становится недействительным, и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если ежегодное освидетельствование судна не завершено в пределах 3 (трех) месяцев после назначенной ежегодной даты, либо к этому сроку судно не предъявляется для его завершения. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.2.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления судна к ежегодному освидетельствованию за 3 (три) мес. до окончания вилки ежегодного освидетельствования.

4.2.2.3 Если на момент окончания вилки ежегодное освидетельствование судна проводится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. 4.2.9).

4.2.2.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.2.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.2.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.3 Промежуточное освидетельствование.

4.2.3.1 Классификационное свидетельство становится недействительным, и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если промежуточное освидетельствование судна не завершено в пределах 3 (трех) месяцев после назначенной ежегодной даты третьего ежегодного освидетельствования, либо к этому сроку судно не предъявляется для его завершения. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.3.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления судна к промежуточному освидетельствованию за 3 (три) месяца до окончания вилки третьего ежегодного освидетельствования.

4.2.3.3 Если на момент окончания вилки промежуточное освидетельствование судна проводится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. 4.2.9).

4.2.3.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.3.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.3.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.4 Освидетельствование подводной части судна. Освидетельствование валопроводов и главных средств активного управления судами (САУС).

4.2.4.1 Классификационное свидетельство становится недействительным и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если освидетельствование подводной части судна (за исключением случаев, указанных в 4.2.4.3) или полное освидетельствование его валопроводов или главных САУС не завершено к установленному сроку. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.4.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления к освидетельствованию подводной части корпуса судна, валопроводов или главных САУС за 3 (три) мес. до установленной даты.

4.2.4.3 Класс судна может не приостанавливаться, если на момент окончания установленного срока судно предъявляется для завершения освидетельствования подводной части судна, являющегося составной частью очередного, промежуточного или ежегодного освидетельствования. В этом случае состояние класса судна должно

быть переведено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см.4.2.9)».

4.2.4.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.4.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.4.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.5 Объекты системы непрерывного освидетельствования.

4.2.5.1 Классификационное свидетельство становится недействительным, и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если освидетельствование объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судна, находящегося в системе непрерывного освидетельствования, не завершено к установленному сроку. Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.5.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления к освидетельствованию объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судна, находящегося в системе непрерывного освидетельствования, за 3 (три) мес. до установленной даты.

4.2.5.3 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.5.4 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.5.5 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.6 Условия сохранения класса (классификационные требования).

4.2.6.1 Каждому выставляемому условию сохранения класса должна быть предписана дата его выполнения (см. разд. 7 части I «Общие положения»).

4.2.6.2 Классификационное свидетельство становится недействительным и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если выставленные Регистром условия сохранения класса (классификационные требования) не выполнены к установленному сроку. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение условий сохранения класса)».

4.2.6.3 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока выполнения условий сохранения класса за 3 (три) месяца до установленной даты или незамедлительно после выставления условий сохранения класса и актуализации учетных данных судна на сайте РС, если для устранения условий сохранения класса предписан срок менее 3 (трех) месяцев.

4.2.6.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.6.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.6.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.7 «Форс-мажорные» обстоятельства.

4.2.7.1 Если в силу «форс-мажорных» обстоятельств, не зависящих от судовладельца или Регистра, судно находится в порту, где начатые освидетельствования (см. 4.2.1 – 4.2.6), невозможно было завершить к предписанному сроку, в силу чего они стали просроченными, Регистр может предоставить возможность судну проследовать с действующим классом непосредственно в определенный порт выгрузки, и, при необходимости, далее в балласте в согласованный порт, в котором освидетельствование будет завершено, (далее – «первый порт захода») при условии соблюдения всех следующих условий:

.1 инспектором РС будут проверены судовые регистрационные записи (судовой и машинный журналы и т.п.);

.2 в «первом порту захода» Регистром будут проведены наступившие и/или просроченные освидетельствования, а также проверено выполнение условий сохранения класса, которые по независящим от Регистра причинам не могут быть проведены в настоящем порту;

.3 инспектор РС подтвердит, что судно находится в удовлетворительном состоянии для разового прямого рейса в порт выгрузки и далее, при необходимости, для прямого балластного перехода до базы ремонта.

Освидетельствования в «первом порту захода» должны проводиться в объеме, определенном на предписанную дату, то есть без учета возраста судна на дату фактического предъявления. Такие освидетельствования должны засчитываться как освидетельствования, проведенные для возобновления/подтверждения класса.

Если класс судна уже был автоматически приостановлен, он может быть восстановлен при условии выполнения предписаний настоящего пункта.

4.2.7.2 Если в силу «форс-мажорных» обстоятельств, не зависящих от судовладельца или Регистра, судно не находится в порту (находится в море) или находится в порту, где возникла непредвиденная невозможность посещения судна инспектором Регистра для проведения освидетельствований (см. 4.2.1 – 4.2.6), в силу чего эти освидетельствования стали просроченными, Регистр может предоставить возможность судну проследовать с действующим классом непосредственно в ближайший согласованный порт захода, в котором:

.1 Регистром будут проведены наступившие и/или просроченные освидетельствования, а также проверено выполнение условий сохранения класса (требований); или

.2 в силу продолжения «форс-мажорных» обстоятельств судно будет предъявлено Регистру для выполнения положений 4.2.7.1.

Положения настоящего пункта применимы при условии письменного подтверждения капитана (со ссылками на записи в судовом и машинном журналах), что судно в состоянии завершить или совершить прямой рейс до ближайшего согласованного порта захода.

Освидетельствования в ближайшем согласованном порту захода должны проводиться в объеме, определенном на предписанную дату, то есть без учета возраста судна на дату фактического предъявления. Такие освидетельствования должны засчитываться как освидетельствования, проведенные для возобновления/подтверждения класса.

Если класс судна уже был автоматически приостановлен, он может быть восстановлен при условии выполнения предписаний настоящего пункта.

4.2.7.3 Если судно остается в порту, где в силу «форс-мажорных» обстоятельств возникла непредвиденная невозможность посещения судна инспектором Регистра для проведения или завершения начатых освидетельствований (см. 4.2.1–4.2.6), в силу чего эти освидетельствования стали просроченными, Регистр может не приостанавливать класс судну до момента прекращения «форс-мажорных» обстоятельств.

4.2.7.4 В случае, если ожидается, что сроки предписанных освидетельствований и срок действия классификационного свидетельства закончатся когда судно будет находиться в море, судовладелец должен предпринять все возможные действия, чтобы предписанные освидетельствования были проведены своевременно в последнем порту захода судна, когда срок таких освидетельствований еще не закончился и классификационное свидетельство оставалось действительным.

Если, не взирая на предпринятые судовладельцем действия, сроки предписанных освидетельствований и срок действия классификационного свидетельства закончились когда судно находится в море, должны применяться положения 4.2.7.2.

4.2.7.5 В случае применения положений 4.2.7.1, 4.2.7.2 или 4.2.7.3 состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)».

4.2.7.6 Для введения состояния класса судна в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» судовладелец должен представить в Регистр объективное обоснование наличия «форс-мажорных» обстоятельств невозможности завершения начатого освидетельствования (для применения положений 4.2.7.1 и 4.2.7.3) или невозможности предъявления судна к освидетельствованию (для применения положений 4.2.7.2 и 4.2.7.3).

4.2.7.7 Анализ представленных судовладельцем обстоятельств и принятие решения о введении класса судна в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» выполняется ГУР.

4.2.7.8 Состояние класса судна может сохраняться в коде 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» только до момента прекращения форс-мажорных обстоятельств или прихода судна в ближайший порт захода (см 4.2.7.1 или 4.2.7.2). Судовладелец, в свою очередь, должен своевременно предоставить в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации информацию о прекращении «форс-мажорных» обстоятельств или о прибытии судна в такой порт.

4.2.7.9 Если в «первом порту захода» или в порту нахождения судна после прекращения «форс-мажорных» обстоятельств судовладельцем будет незамедлительно (в течение суток после прекращения «форс-мажорных» обстоятельств) подана заявка на освидетельствование, и освидетельствование будет фактически начато инспектором РС, состояние класса судна может быть переведено в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» (см. 4.2.9). В противном случае класс судна подлежит приостановлению переводом состояния класса в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» (см. 4.2.1 — 4.2.5) или в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение условий сохранения класса)» (см. 4.2.6) от даты просроченного освидетельствования.

4.2.7.10 Информирование судовладельца, МА государства флага и подразделения РС по наблюдению в эксплуатации о применении к судну форс-мажорных обстоятельств осуществляется в соответствии с 4.9.6.

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации актуализирует базу данных «Учет флота» (см. 4.10.4) не позднее следующего рабочего дня после получения решения ГУР.

4.2.8 Суда в отстое. Суда в консервации.

4.2.8.1 Требования и указания в отношении класса судов, выведенных в отстой содержатся в 4.10.2, части II «Периодичность и объем освидетельствований» Правил.

4.2.8.2 Требования и указания в отношении класса судов, выведенных в консервацию содержатся в 4.11.2, части II «Периодичность и объем освидетельствований» Правил.

4.2.8.3 При нарушении сроков выполнения условий сохранения класса, выставленных судну после его вывода в отстой, «класс судна в отстое» подвергается процедуре приостановления (см. 4.2.6). Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 24 «Класс приостановлен в отстое (просрочено освидетельствование)». Удостоверение судна в отстое (форма 3.1.13) становится недействительным.

4.2.8.4 При нарушении сроков погашения дебиторской задолженности по счетам, выставленным до или после вывода судна в отстой, «класс судна в отстое» подвергается процедуре приостановления (см. 4.3). Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)».

4.2.8.5 При нарушении сроков освидетельствований, предписанных судну до вывода его в отстой (относящихся к «основному классу»), «класс судна в отстое» не приостанавливается. Информация о сроках «основного класса» судна должна поддерживаться подразделениями РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.8.6 Если в отстой выводится судно, «основной класс» которого приостановлен по причине нарушения сроков предъявления к освидетельствованиям или сроков погашения дебиторской задолженности, то «основной класс» судна остается приостановленным до тех пор, пока не будет устранены причины приостановления класса. При этом состояние «основного класса» судна не влияет на состояние «класса судна в отстое».

4.2.8.7 Если судну в отстое с каким-либо просроченным периодическим освидетельствованием, относящимся к «основному классу», требуется перейти на базу ремонта от места, где оно находится в отстое, то приостановка класса может быть временно отменена (на период перегона) и Регистром может быть рассмотрен вопрос совершения судном разового прямого балластного перегона на базу ремонта по согласованию с МА государства флага и при условии, что оно будет найдено в удовлетворительном состоянии по результатам освидетельствования, проведенного в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна в отстое.

Вопрос такого перегона рассматривается в соответствии с разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

Это положение не применимо для судов, «основной класс» которых был приостановлен до вывода судна в отстой.

По окончании периода временной отмены класс судна автоматически приостанавливается с даты приостановки класса, предшествующей ее временной отмене.

4.2.8.8 Если в отстой выводится судно, состояние класса которого введено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования», то «основной класс» судна меняется на «класс судна в отстое», а состояние класса переводится в код 13 «Класс действует (в отстое)».

4.2.9 Состояние класса судна в процессе освидетельствования.

4.2.9.1 Класс судна в процессе любого вида освидетельствования продолжает действовать до наступления предписанной для него даты (с учетом предоставленного продления), после чего класс судна подлежит процедуре приостановления (см. 4.2.1 – 4.2.6).

4.2.9.2 Если освидетельствования, указанные в 4.2.1.4, 4.2.2.3, 4.2.3.3 и 4.2.4.3, начаты до наступления предписанной даты, но еще не завершены, то класс судна не приостанавливается. При этом состояние класса судна вводится в код 16 «Класс

действует, судно в процессе освидетельствования» (далее – код 16) в соответствии с нижеследующими положениями.

4.2.9.3 Код 16 применяется ко всем судам, за исключением:

.1 судов, введенных в особый режим освидетельствования (ОРО);

.2 судов, находящихся в процессе существенного переоборудования;

.3 судов в отстое;

.4 судов в консервации.

4.2.9.4 Код 16 применяется при следующих освидетельствованиях:

.1 при очередном освидетельствовании – от даты окончания срока действия классификационного свидетельства с учетом, если применимо, предоставленного продления (см. 4.2.1.1);

.2 при ежегодном и промежуточном освидетельствованиях – от даты окончания предписанной «вилки» (см. 4.2.2.1 и 4.2.3.1);

.3 при освидетельствовании подводной части судна, являющемся составной частью очередного, промежуточного или ежегодного освидетельствования, – от даты окончания предписанного срока (см. 4.2.4.1 и 4.2.4.3);

.4 при освидетельствованиях, указанных в 4.2.9.4.1 — 4.2.9.4.3, начатых или продолженных после прекращения «форс-мажорных» обстоятельств в соответствии с 4.2.7.9 – от даты, на которую просроченное освидетельствование фактически начато или продолжено.

4.2.9.5 Код 16 применяется при соблюдении следующих условий:

.1 освидетельствование начато до наступления предписанной даты;

.2 судно фактически предъявляется для завершения освидетельствования, что предполагает посещение судна инспектором РС для выполнения на плановой основе осмотров и проверок, предписанных Правилами для соответствующего вида освидетельствования;

.3 судно не эксплуатируется по назначению.

4.2.9.6 Рассмотрение вопроса о введении состояния класса судна в код 16 осуществляется ГУР. Подразделение РС, проводящее освидетельствование, не ранее 3 (трех) рабочих дней, но не позднее 1 (одного) рабочего дня до наступления предписанной даты завершения освидетельствования судна, должно направить в ГУР и в копии – в подразделение по наблюдению в эксплуатации соответствующий запрос. Запрос должен содержать:

.1 подтверждение того, что соблюдаются условия применения кода 16 (см. 4.2.9.5);

.2 дату, когда освидетельствование было фактически начато;

.3 дату последнего посещения судна инспектором РС с целью освидетельствования;

.4 копии актов или иных отчетных документов РС, подтверждающих вышеуказанные даты;

.5 предполагаемый срок завершения освидетельствования судна.

4.2.9.7 О результатах рассмотрения запроса о введении состояния класса судна в код 16 ГУР информирует подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, и подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.9.7.1 При положительном результате рассмотрения вопроса ГУР подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, в течение 1 (одного) рабочего дня должно направить извещение о введении состояния класса судна в код 16 в порядке, предусмотренном внутренними процедурами РС.

4.2.9.7.2 При отрицательном результате рассмотрения вопроса ГУР подразделение РС по наблюдению в эксплуатации оперативно, в течение 1 (одного) рабочего дня, должно направить извещение о введении состояния класса судна в код 22 «Класс приостановлен (просрочено

освидетельствование)» (см. 4.2.1 — 4.2.4) в порядке, предусмотренном внутренними процедурами РС.

Информирование судовладельца и МА государства флага о приостановлении класса осуществляется в соответствии с положениями 4.9.

При этом, освидетельствование должно быть продолжено в соответствии с процедурой восстановления класса (см. 4.6).

4.2.9.8 Действие класса судна, к которому применен код 16, сохраняется на срок, указанный в 4.2.9.9 (с учетом 4.2.9.12), при соблюдении условий, предусмотренных 4.2.9.5.

4.2.9.9 Код 16 назначается на срок, необходимый для завершения освидетельствования, но не более 90 календарных дней.

Этот срок может быть продлен, если освидетельствование еще не завершено и соблюдаются условия, изложенные в 4.2.9.5. Период каждого продления не должен превышать 90 календарных дней.

4.2.9.9.1 Рассмотрение вопроса о продлении применения к состоянию класса судна кода 16 осуществляется ГУР по запросу, направляемому подразделением РС, проводящим освидетельствование судна, в порядке, предусмотренном 4.2.9.6, не позднее 1 (одного) рабочего дня до даты истечения срока, на который назначен код 16. При этом подразделение РС, проводящее освидетельствование, должно информировать ГУР о причинах длительного предъявления судна к освидетельствованию.

4.2.9.9.2 О результатах рассмотрения запроса о продлении применения кода 16 ГУР информирует подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, и подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.9.9.3 При положительном результате рассмотрения вопроса ГУР действие кода 16 не изменяется.

4.2.9.9.4 При отрицательном результате рассмотрения вопроса ГУР, приостановление класса и информирование судовладельца и МА государства флага осуществляется в соответствии с 4.2.9.7.2.

4.2.9.10 Продолжительность применения к состоянию класса судна кода 16 контролируется подразделением РС по наблюдению в эксплуатации. Информация отображается на служебном сайте РС (раздел «Отчеты по БД Флот») в отчете «Список судов, находящихся в процессе освидетельствования».

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомлять подразделение, проводящее освидетельствование судна, о предстоящем истечении срока, на который назначен код 16 (с учетом продления, если применимо), не позднее 5 (пяти) рабочих дней до наступления соответствующей даты.

4.2.9.11 Класс судна, находящегося в процессе освидетельствования с применением кода 16, должен быть приостановлен подразделением РС по наблюдению в эксплуатации, если:

.1 не выполняются условия, указанные в 4.2.9.5; или

.2 проводимое освидетельствование не завершено в срок, указанный в 4.2.9.9 (с учетом продлений).

Состояние класса судна при этом вводится в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» от даты окончания срока/отсрочки предписанного освидетельствования.

4.2.9.12 Если судну, находящемуся в процессе освидетельствования с кодом 16, в силу объективных причин необходимо перейти к новому месту, где незавершенное освидетельствование будет продолжено/завершено, необходимо руководствоваться следующим:

.1 выполненный объем освидетельствования должен быть оформлен как «незавершенное освидетельствование» (см. внутренние процедуры РС по применению форм документов РС);

.2 переход судна к новому месту освидетельствования рассматривается как перегон в соответствии с разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов»;

.3 класс судна на период перегона приостанавливается с изменением кода 16 на 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» с даты завершения освидетельствования перед перегоном;

.4 после завершения перегона состояние класса судна может быть возвращено в код 16 с даты окончания перегона на срок, не превышающий 90 календарных дней от даты введения (или продления) кода 16 до перегона судна (без учета периода перегона) при следующих условиях:

выполнены условия разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов»;

судовладельцем незамедлительно (в течение суток после завершения перегона) подана заявка на завершение освидетельствования.

4.3 ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ КЛАССА СУДНА В СЛУЧАЕ НЕОПЛАТЫ СЧЕТОВ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ РЕГИСТРОМ УСЛУГИ

4.3.1 По результатам любого освидетельствования судна судовладельцу или стороне, номинированной судовладельцем, (далее – судовладелец) выставляется счет на оплату предоставленных Регистром услуг.

В соответствии с Общими условиями оказания услуг Регистром, судовладелец должен оплатить выставленный счет не позднее 30 календарных дней со дня выставления счета, если договором между Регистром и судовладельцем не предусмотрено иное.

4.3.2 В случае неоплаты выставленного счета в течение 30 календарных дней со дня его выставления, в классификационный раздел «Дополнительная информация судовладельцу и инспектору» Статуса освидетельствований судна в автоматическом режиме вносится запись о том, что судовладелец в течение 12 предшествующих месяцев имел просроченную более чем на 10 календарных дней задолженность перед РС, в том числе задолженность по штрафной неустойке.

4.3.3 Подразделение РС, по отношению к которому судовладельцем не выполнены финансовые обязательства, должно уведомить судовладельца по истечении 75 суток от даты выставления счета о предстоящем приостановлении класса судну в случае неоплаты счета в течение оставшихся 15 сут. При этом судовладелец должен быть уведомлен о том, что при освидетельствовании других принадлежащих ему судов Регистр оставляет за собой право задерживать выдачу, подтверждение или продление документов по окончании соответствующего освидетельствования до погашения судовладельцем задолженности по счетам перед Регистром.

4.3.4 Если счет, выставленный за оказанные Регистром услуги, не оплачивается судовладельцем в течение 90 суток, классификация судна автоматически приостанавливается и классификационное свидетельство становится недействительным. В этом случае подразделение РС, по отношению к которому судовладельцем не выполнены финансовые обязательства, должно оперативно, в течение 1 рабочего дня информировать подразделение РС по наблюдению в эксплуатации о необходимости приостановки класса по причине неоплаты счета.

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации направляет Извещение об изменении состояния класса судна на код 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» (форма 11.П.02/01 или 11.П.02/01э).

4.3.5 В извещении о приостановлении класса судовладелец должен быть также информирован о том, что Регистр прекращает предоставление услуг по освидетельствованию других судов данного судовладельца до закрытия им дебиторской задолженности (см. 4.9.2).

4.3.6 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.3.7 Сведения о неоплаченных свыше 30 сут. счетах вносятся в классификационный раздел «Дополнительная информация судовладельцу и инспектору» Статуса освидетельствований судна.

4.3.8 При получении заявки на освидетельствование судна от судовладельца, имеющего задолженность перед Регистром по неоплаченным счетам от 30 до 90 сут., подразделение РС, получившее такую заявку, должно письменно информировать судовладельца о необходимости погашения задолженности до окончания работ по текущей заявке.

Выдача документов в этом случае может производиться только после погашения задолженности и получения письменного подтверждения об оплате от подразделения РС, выставившего счет, или от банка, осуществившего платеж.

4.3.9 При наличии информации в Статусе освидетельствований судна о том, что судовладелец в течение 12 предшествующих месяцев имел просроченную более чем на 10 календарных дней задолженность перед РС, в том числе задолженность по штрафной неустойке, предоставление услуг по текущей заявке осуществляется на условиях предоплаты в размере, определенном пунктом 3.6.1 «Общих условий оказания услуг Регистром».

4.3.10 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, класс судна подлежит процедуре восстановления (см. 4.6).

4.4 СУДА В СОВМЕСТНОМ КЛАССЕ

4.4.1 Общие положения.

4.4.1.1 Если одно из обществ приостанавливает класс судна, находящегося в совместной классификации, оно должно уведомить другое общество о причинах приостановления класса, а также обо всех других обстоятельствах в течение 5 рабочих дней.

4.4.1.2 Второе общество после получения такого уведомления также должно приостановить действие класса судна, если оно не может обоснованно доказать, что такое приостановление класса неправомерно.

4.4.1.3 Если одно из обществ примет решение о восстановлении класса, оно должно информировать об этом второе общество.

4.4.1.4 Если одно из обществ примет решение о снятии класса, оно должно информировать об этом второе общество в соответствии с главой 6.7 части II.

4.4.1.5 В случае снятия класса одним или обоими обществами, договор о совместном классе автоматически теряет силу, и судно выводится из режима совместной классификации. После переназначения класса одного из обществ, по письменному обращению судовладельца судно может быть введено в режим совместной классификации в соответствии с положениями разд. 6 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.4.2 Приостановление или снятие класса.

4.4.2.1 Если одним из подразделений РС или ГУР будет получено от ИКО извещение о приостановлении или снятии класса судна, находящегося в совместном классе, это извещение незамедлительно, в течение 1 рабочего дня, должно быть направлено в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, которое должно применить процедуру приостановления или снятия класса РС, если не сможет обоснованно доказать, что такое приостановление или снятие класса неправомерно.

4.4.2.2 Если инициатором приостановления или снятия класса судна, находящегося в совместном классе, по техническим причинам (перечисленным в 4.2.1 — 4.2.6 или 4.7), является Регистр, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно незамедлительно, в течение 1 рабочего дня после изменения состояния класса, направить необходимую информацию в ГУР, который, в свою очередь, информирует о приостановлении или снятии класса второе классификационное общество.

4.4.3 Восстановление класса.

4.4.3.1 Если одним из подразделений РС или ГУР будет получено от ИКО извещение о восстановлении класса судна, находящегося в совместном классе, это извещение незамедлительно, в течение 1 рабочего дня, должно быть направлено в подразделение РС по наблюдению за судном в эксплуатации, которое должно применить процедуру восстановления класса РС.

4.4.3.2 Если инициатором восстановления класса судна, находящегося в совместном классе, является Регистр, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно незамедлительно, в течение 1 рабочего дня после изменения состояния класса, направить необходимую информацию в ГУР, которое, в свою очередь, информирует о восстановлении класса второе классификационное общество.

4.4.4 Документальное оформление изменений состояния класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.4.5 Вся переписка по изменению состояния класса судна, находящегося в совместной классификации, должна в копии направляться в ГУР.

4.5 СНЯТИЕ КЛАССА

4.5.1 Независимо от причины приостановления (см. 4.2.1 — 4.2.6, 4.3, 4.7), класс судна не может быть приостановленным более 6 мес., за исключением случаев (см. 4.5.8).

4.5.2 Класс судна должен быть снят по истечении 6 мес. после приостановления. При этом не следует учитывать период временной отмены приостановления класса, согласованной ГУР (например, в соответствии с 4.2.8.7 и 4.7.12). Состояние класса судна в указанных случаях должно быть переведено в код 32 «Класс снят (истекли 6 мес. после приостановки класса)», в код 34 «Класс снят (причины, не связанные с безопасностью)» или в другие коды, определенные Словарем № 30, в зависимости от случая.

4.5.3 Класс судна может быть снят до истечения 6 мес. после приостановления по отдельному решению ТК, на основании письменного заявления судовладельца, а также в случае нежелания судовладельца выводить судно из особого режима освидетельствования (ОРО) (см. 4.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

4.5.4 Если в период нахождения судна в ОРО, по независящим от Регистра причинам, своевременно не будет завершено периодическое освидетельствование (очередное, промежуточное, ежегодное), или освидетельствование подводной части корпуса, или полное освидетельствование валопроводов, класс судна снимается автоматически. Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 33 «Класс снят (невыполнение требований правил РС)», от даты просроченного освидетельствования.

4.5.5 Если в период нахождения судна в ОРО, по независящим от Регистра причинам, будут нарушены условия классификации судна (см. 4.2.5, 4.2.6, 4.3 и 4.7), невыполнение которых влечет приостановление класса, то вопрос снятия класса судна подлежит рассмотрению на ТК.

В этом случае класс судна приостанавливается в соответствии с положениями настоящего раздела и остается приостановленным до рассмотрения вопроса на ТК, после чего или остается приостановленным, или снимается. Если ТК будет принято решение о снятии класса судна, то его состояние должно быть переведено в код 33 «Класс снят (невыполнение требований правил РС)», в код 34 «Класс снят (причины, не связанные с безопасностью)» или в код 43 «Класс снят (аварийный случай)», в зависимости от случая, от даты решения ТК.

4.5.6 В дополнение к 4.5.1 класс судна должен быть снят в следующих случаях:

.1 когда судовладелец переводит судно в класс другого классификационного органа. Решение о точной дате снятия класса необходимо согласовать с ГУР. Состояние класса судна в указанном случае должно быть переведено в код 71 «Переход из класса РС в класс общества-члена МАКО» или в код 72 «Класс снят (Переход в класс РС в класс общества-члена МАКО);

.2 по желанию судовладельца с момента его обращения. Состояние класса судна в указанном случае должно быть переведено в код 31 «Класс снят (просьба судовладельца).

4.5.7 Снятие класса судна означает прекращение действия Классификационного свидетельства.

4.5.8 Невзирая на положения 4.5.1, класс судна может не сниматься после 6-месячного периода (см. 4.5.2), и оставаться приостановленным в следующих случаях:

.1 если судно, класс которого приостановлен по причине аварийного случая с введением состояния класса в код 21 «Класс приостановлен (аварийный случай)», находится в ожидании распоряжений судовладельца. Условия и срок нахождения состояния класса в коде 21, в этом случае, определяются ГУР;

.2 если судно предъявляется для восстановления класса с введением состояния класса в код 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)» (см. 4.1.6.3);

.3 если код состояния класса 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» меняется на другой код состояния приостановленного класса (см. 4.1.4.4);

.4 если судно с приостановленным классом выводится в отстой в соответствии с 4.10 части II «Периодичность и объем освидетельствований» Правил;

.5 на срок не более 12 мес. если судно выводится в консервацию в соответствии с 4.11 части II «Периодичность и объем освидетельствований» Правил.

4.5.9 Документальное оформление снятия класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.5.10 Если судовладелец намеревается возобновить классификацию судна Регистром, класс судна подлежит процедуре переназначения (см. 4.8).

4.5.11 Регистр не проводит никакие виды технического наблюдения, включая рассмотрение технической документации, на судне со снятым классом до принятия решения о целесообразности возобновления классификации судна на основании процедуры переназначения класса (см. 4.8).

4.6 ВОССТАНОВЛЕНИЕ КЛАССА

4.6.1 Возможность восстановления класса рассматривается Регистром на основании письменного заявления судовладельца. Для этого судовладелец должен обратиться в подразделение РС, в регионе деятельности которого планируется выполнение освидетельствования судна с целью восстановления класса.

4.6.2 При получении обращения судовладельца подразделение РС, указанное в 4.6.1, должно:

.1 выполнить анализ всей имеющейся по судну информации на предмет целесообразности восстановления класса РС с учетом его возраста, истории финансовых взаимоотношений с судовладельцем, способности и желания судовладельца поддерживать судно в соответствии с применимыми требованиями правил РС и международных конвенций;

.2 выполнить анализ Статуса освидетельствований судна с целью определения объема освидетельствования, при положительных результатах которого судну может быть восстановлен класс РС;

.3 удостовериться в отсутствии дебиторской задолженности судовладельца перед Регистром;

.4 организовать освидетельствование судна.

4.6.3 Рассмотрение вопросов восстановления класса судам, находящимся на учете в Регистре (ГУР и подразделения РС), вне зависимости от причины приостановления действия класса, находится в компетенции подразделения РС, в регионе деятельности которого планируется выполнение освидетельствования судна с целью восстановления класса.

4.6.4 В случае приостановления действия класса по финансовым причинам, подразделение РС, перед которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (оплатил счета за представленные Регистром услуги), должно в течение рабочего дня проинформировать подразделение РС по наблюдению в эксплуатации об оплате счетов (погашении задолженности).

4.6.5 При определении объема освидетельствования для восстановления класса необходимо руководствоваться следующим:

.1 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к очередному освидетельствованию (см. 4.2.1), то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов очередного освидетельствования, непредъявление, к которому послужило причиной приостановления класса без учета возраста судна на дату фактического предъявления;

.2 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к периодическому освидетельствованию (см. 4.2.2 или 4.2.3), то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов соответствующего освидетельствования, непредъявление к которому послужило причиной приостановления класса;

.3 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к освидетельствованию подводной части судна (см. 4.2.4), то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов соответствующего освидетельствования подводной части корпуса или полного освидетельствования валопровода, в зависимости от случая, послужившего причиной приостановления класса;

.4 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к освидетельствованию объектов технического наблюдения согласно учетному листу-плану (см. 4.2.5), то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов освидетельствования этих объектов технического наблюдения;

.5 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока выполнения условия сохранения класса в соответствии с 4.2.6, то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов проверки выполнения этого требования;

.6 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока оплаты счетов (см. 4.3), то класс судна может быть восстановлен при условии погашения дебиторской задолженности;

.7 во всех случаях, если на момент рассмотрения вопроса восстановления класса нарушен срок проведения какого-либо другого освидетельствования (не явившегося причиной приостановления класса) или срок погашения дебиторской задолженности, то проведение такого освидетельствования или погашение дебиторской задолженности должно также являться условием восстановления класса РС. Исключение составляет случай, описанный в 4.1.4.4.

.8 освидетельствование судна с целью восстановления класса проводится на условиях 100 % предоплаты.

.9 упомянутые выше требования применимы к случаю восстановления класса судну в отстое, если он был приостановлен в соответствии с 4.10.2.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил. Класс судна в отстое восстанавливается при условии проведения просроченного периодического освидетельствования, освидетельствования подводной части судна (см. 4.10.2.16 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил). При восстановлении класса судна для продолжения нахождения его в отстое Удостоверение судна в отстое (форма 3.1.13) переоформляется сроком действия до следующей даты периодического освидетельствования, назначаемой согласно 4.10.2.16 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил с сохранением периодичности, отсчитываемой от даты вывода судна в отстой.

4.6.6 Ответственность за полное и качественное исполнение всех выставленных условий восстановления класса лежит на руководителе подразделения РС, проводящего освидетельствование судна.

4.6.7 В случае восстановления класса (за исключением случаев приостановления класса в соответствии с 4.2.5, 4.3, 7.6.5, 4.7.1.9 или по согласованию с ГУР) должен быть переоформлен комплект документов, которые утратили силу согласно 4.2.9.12, 4.9.7 настоящей части, а также 1.7 и/или 1.8.13.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов»). При этом могут не переоформляться документы, не имеющие сроков действия (например, форма 6.7.3, форма 6.7.4, мерительные свидетельства группы 1.2, перечни оборудования группы 4, документы РС по противообрастающим системам, энергоэффективности), если не было существенных изменений на судне, требующих переоформления таких документов. Кроме того, не требуется переоформлять документы РС (формы 4.1.4, 4.1.8, 5.1.2 – 5.1.8), если срок выполнения установленных испытаний не наступил. Также не следует переоформлять Регистровую книгу судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1), если срок действия книги не истек. Освидетельствования, проведенные в соответствии с 4.6.5.1, 4.6.5.2 или 4.6.5.3 для восстановления класса, засчитываются как освидетельствования, проведенные для подтверждения/возобновления класса.

4.6.8 При восстановлении класса, приостановленного по причине дебиторской задолженности (см. 4.3), срок действия ранее действовавших (до приостановления действия класса) свидетельств восстанавливается без их переоформления и посещения судна, если только в период приостановления действия класса:

.1 не были нарушены сроки каких-либо предписанных освидетельствований;

.2 в конструкцию, оборудование и снабжение судна и его устройства не вносились изменения;

.3 не производился ремонт, модернизация или переоборудование судна;

.4 не было аварийных случаев или иных случаев, влияющих на безопасность судна.

Об отсутствии случаев 4.6.8.1 — 4.6.8.4 судовладелец должен указать в письменном заявлении (см. 4.6.1).

Если в период приостановления действия класса сроки каких-либо предписанных освидетельствований были нарушены, то необходимо руководствоваться 4.6.7.

4.6.9 Если в период приостановления действия класса судовладельцем были внесены изменения в конструкцию, оборудование и снабжение судна и его устройства, не согласованные с Регистром; выполнялся ремонт, модернизация, переоборудование судна или его элементов без одобрения технической документации и без технического наблюдения Регистра, то указанное выше должно быть учтено при определении условий восстановления класса.

Все выявленные несанкционированные Регистром изменения должны быть устранены или технически обоснованы с предоставлением технической документации, свидетельств/сертификатов, проведением анализов, испытаний и т.п., с последующим рассмотрением РС до восстановления класса судну.

4.6.10 Состояние класса судна после восстановления переводится в код 51 «Класс действует (восстановлен после приостановки)».

4.6.11 Документальное оформление восстановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.6.12 Определение возможности и условий восстановления класса судна, находящегося в ОРО, выполняется ГУР.

4.7 ДРУГИЕ СЛУЧАИ ПРИМЕНЕНИЯ ПРОЦЕДУРЫ ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ И СНЯТИЯ КЛАССА

4.7.1 Помимо причин приостановления класса (см. 4.2.1 — 4.2.6 и 4.3) классификационное свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается в следующих случаях (см. 2.1.6 части I «Классификация» Правил постройки):

.1 после аварийного случая;

.2 при внесении изменений в конструкцию, оборудование и снабжение судна и его устройства, не согласованных с Регистром;

.3 при выполнении ремонта, модернизации/переоборудования судна или элементов судна без одобрения и без технического наблюдения Регистра;

.4 при эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром для конкретных условий;

.5 при эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям;

.6 при приостановлении процесса освидетельствования судна, проводимого Регистром, по инициативе или по вине судовладельца;

.7 в случае захвата судна пиратами;

.8 после оставления судна экипажем;

.9 в случае непредъявления к внеочередному освидетельствованию, не совпадающему с периодическим и предписанному 4.8.2.3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил;

.10 в других случаях по решению ГУР.

4.7.2 Информация, полученная любым подразделением РС, о случаях, которые приводят к приостановлению класса (см. 4.7.1), должна незамедлительно направляться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, а также в ГУР.

4.7.3 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно запросить у судовладельца комментарии о выявленных случаях нарушения условий сохранения класса, выполнить анализ ситуации и разработать обоснованные рекомендации о применении к судну процедуры приостановления класса.

4.7.4 Результаты анализа, рекомендации и соответствующие материалы расследования должны направляться в ГУР для принятия окончательного решения о приостановлении класса.

4.7.5 Порядок приостановления класса при аварийном случае (см. 4.7.1.1) указан в 7.4.3 и 7.4.4 настоящей части.

4.7.6 В случаях, указанных в 4.7.1.2, 4.7.1.3, 4.7.1.6 и 4.7.1.7, класс судна подлежит автоматическому приостановлению. В этих случаях состояние класса переводится в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение условий сохранения класса)» от даты наступления случая.

4.7.7 В случае получения объективной информации об эксплуатации судна в условиях, не соответствующих назначенному надводному борту (см. 4.7.1.4) или присвоенному классу/установленным ограничениям (см. 4.7.1.5), ГУР рассматривает вопрос о приостановлении класса и о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в месте нахождения судна или в первом порту захода, а также, при необходимости, определяет объем такого освидетельствования.

Если ГУР будет принято решение о приостановлении судну класса или судно не будет своевременно предъявлено к внеочередному освидетельствованию, состояние класса переводится в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение условий сохранения класса)» от даты нарушения условий сохранения класса (см. 4.7.1.4 и 4.7.1.5).

4.7.8 Приостановленный класс судна может быть восстановлен при условии выполнения 4.6.

4.7.9 Класс подлежит снятию в соответствии с 4.5 (см. 2.1.8 части I «Классификация» Правил постройки).

4.7.10 Судно со снятым классом может возобновить классификацию при условии переназначения класса РС (см. 4.8).

4.7.11 Документальное оформление изменений состояния класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.7.12 В случае если судну с каким-либо просроченным освидетельствованием (т.е. приостановленным классом) требуется перейти на слом к месту разделки и утилизации, то приостановление действия класса может быть временно отменено (на период выполнения такого рейса) и подразделением РС, указанным в 4.6.1, может быть рассмотрен вопрос совершения судном прямого рейса в балласте на слом к месту разделки и утилизации при условии выполнения следующего:

.1 согласования такого рейса с МА государства флага (находится в компетенции ГУР);

.2 положительных результатов внеочередного освидетельствования судна в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна с приостановленным классом.

По окончании периода временной отмены класс судна автоматически приостанавливается с даты приостановки класса, предшествующей ее временной отмене.

4.8 ПЕРЕНАЗНАЧЕНИЕ КЛАССА

4.8.1 Классификация судна, класс Регистра которого был снят (см. 4.5 или 4.7), то есть было прекращено техническое наблюдение Регистра по причинам, указанным в 2.1.9 части I «Классификация» Правил постройки, может быть возобновлена при условии переназначения класса судну в соответствии с положениями настоящей главы.

4.8.2 Переназначение класса Регистра проводится по письменной просьбе судовладельца при условии положительных результатов первоначального освидетельствования, проводимого в объеме, определенного в 4.8.9 — 4.8.16.

4.8.3 Организация рассмотрения вопроса переназначения класса является компетенцией ГУР.

Подразделения РС или ГУР, получившие обращение о переназначении класса судна должны в возможно короткие сроки направлять это обращение в ГУР.

4.8.4 В случае снятия класса по финансовым причинам, подразделение РС, перед которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (оплатил счета за освидетельствование судна), должно в течение рабочего дня проинформировать подразделение РС по наблюдению в эксплуатации об оплате счетов (погашении задолженности) и необходимости начать процедуру переназначения класса при желании судовладельца. Обращение судовладельца с подтверждением погашения финансовой задолженности должно направляться в ГУР.

4.8.5 Суда, возвращающиеся в класс Регистра из ИКО – члена МАКО, подлежат процедуре приема в класс в соответствии с разд. 5.

4.8.6 Вопрос целесообразности переназначения класса судам возрастом 15 лет и более под флагом иным, чем флаг РФ, является предметом рассмотрения ГУР.

Вопрос целесообразности переназначения класса судам возрастом 15 лет и более под флагом РФ является предметом рассмотрения ГУР.

Вопрос целесообразности переназначения класса судам возрастом менее 15 лет вне зависимости от флага является предметом рассмотрения ГУР.

Анализ всей имеющейся по судну информации и представление рекомендаций о целесообразности возвращения судна в класс РС выполняет ГУР.

4.8.7 О решении, принятом ГУР по результатам рассмотрения вопроса целесообразности переназначения класса, ГУР информирует судовладельца и подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

Положительное решение ГУР о целесообразности переназначения класса РС действует в течение трех месяцев. Если в течение этого срока по причинам, не зависящим от Регистра, не начато предъявление судна, и (или) не представлена техническая документация в соответствии с требованиями правил РС, решение теряет силу. Повторное рассмотрение вопроса переназначения класса РС производится заново на общих основаниях.

4.8.8 В случае положительного решения вопроса о переназначении класса, ГУР информирует судовладельца, подразделение РС по наблюдению за судном в эксплуатации, а также подразделение РС по месту нахождения судна, об условиях переназначения класса и об объеме первоначального освидетельствования судна.

Одним из условий должно быть также предоставление инспектору РС комплекта чертежей, документов в объеме, предписанном 5.3.4, или альтернативной документации, приемлемой для РС (см. 5.3.3.7), на рассмотрение для выполнения оценки с целью подтверждения, что на судне не было произведено изменений/переоборудования/модернизации в период нахождения судна вне класса РС. При этом может быть учтено наличие необходимой документации по судну, хранящейся в архиве РС.

4.8.9 Первоначальное освидетельствование судна с целью переназначения класса РС, снятого по техническим причинам, должно проводиться на условиях 100 % предоплаты в следующем объеме:

.1 суда возрастом менее 15 лет, находившиеся вне класса РС менее 3 лет, – в объеме освидетельствования, непредъявление к которому послужило причиной приостановления и снятия класса;

Если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушен срок проведения какого-либо другого освидетельствования (не являющегося причиной приостановления и снятия класса), то проведение такого освидетельствования также является условием переназначения класса РС;

.2 суда возрастом менее 15 лет, находившиеся вне класса РС 3 года и более, – в объеме очередного освидетельствования по всем частям, включая освидетельствование подводной части корпуса в доке и освидетельствование валопровода, движителей, САУС в соответствии с 2.11 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил;

.3 суда возрастом 15 лет и более, находившиеся вне класса РС менее 1 года, – в объеме освидетельствования, непредъявление к которому послужило причиной приостановления и снятия класса.

Если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушен срок проведения какого-либо другого освидетельствования (не являющегося причиной приостановления и снятия класса), то проведение такого освидетельствования также является условием переназначения класса РС;

.4 суда возрастом 15 лет и более, находившиеся вне класса РС от 1 года до 3 лет, – в объеме последующего после снятия класса промежуточного или очередного освидетельствования по всем частям, в полном объеме, включая освидетельствование подводной части корпуса в доке и освидетельствование валопровода, движителей, САУС в соответствии с 2.11 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил;

.5 суда возрастом 15 лет и более, находившиеся вне класса РС 3 года и более, – в объеме полного очередного освидетельствования по всем частям, включая освидетельствование подводной части корпуса в доке и освидетельствование валопровода, движителей, САУС в соответствии с 2.11 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил;

.6 в любом из перечисленных случаев, если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушен срок оплаты ранее выставленных счетов за представленные Регистром услуги, то погашение задолженности является обязательным условием переназначения класса РС.

4.8.10 Первоначальное освидетельствование судна с целью переназначения класса РС, снятого по финансовым причинам, должно проводиться при условии полного погашения задолженности и на условиях 100 % предоплаты в следующем объеме:

.1 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушены сроки каких-либо предписанных освидетельствований, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме тех освидетельствований, сроки которых оказались нарушенными;

.2 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушены сроки каких-либо предписанных освидетельствований и при этом судно находится в вилке периодического освидетельствования, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме тех освидетельствований, сроки которых оказались нарушенными, или в объеме периодического освидетельствования, в вилке которого находится судно, в зависимости от того, какой объем освидетельствования больше;

.3 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса сроки каких-либо предписанных освидетельствований не нарушены и при этом судно находится в вилке периодического освидетельствования, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме периодического, в вилке которого находится судно;

.4 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса сроки каких-либо предписанных освидетельствований не нарушены и при этом вилка какого-либо периодического освидетельствования еще не наступила, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме ежегодного.

4.8.11 До завершения первоначального освидетельствования судна инспектором РС должна быть выполнена оценка соответствия судна представленному комплекту чертежей, документов, указанных в 5.3.4, или альтернативной документации, приемлемой для РС (см. 5.3.3.7), с целью определения возможности подтверждения, что на судне не было произведено изменений/переоборудования/модернизации в период нахождения судна вне класса РС. При этом может быть учтено наличие необходимой документации по судну, хранящейся в архиве РС. По требованию инспектора РС объем представляемой документации может быть расширен с учетом положений 5.3 и имеющихся замечаний. Все обнаруженные не санкционированные Регистром изменения должны быть устранены или технически обоснованы с предоставлением свидетельств/сертификатов, проведением анализов, испытаний и т.п. до завершения первоначального освидетельствования. В отношении переоборудования/модернизации – в Регистр должны быть дополнительно представлены на рассмотрение проект переоборудования/модернизации, а также необходимые свидетельства, акты, сертификаты и другие документы, подтверждающие выполнение работ, с целью принятия решения о возможности переназначения класса судна. Результаты проведенной оценки и предпринятые по ее итогам действия, если таковые требовались, инспектор РС должен в произвольной форме отразить в отчетных материалах освидетельствования судна: в акте (форма 6.3.10) или отчете (форма 6.1.03).

4.8.12 Если применимо, техническая документация рассматривается Регистром в установленном в РС порядке.

Если по результатам рассмотрения технической документации имеются замечания, которые требуют доработки после присвоения судну класса РС, в итоговом письме-заключении должно быть сформулировано требование о принятии определенных мер в установленный срок для сохранения класса, в соответствии с разд. 7 части I «Общие положения».

4.8.13 Главное управление РС обеспечивает подразделение РС, которому поручено первоначальное освидетельствование, инструкциями МА государства флага, если они будут представлены.

4.8.14 Освидетельствование судна в соответствии с применимыми международными конвенциями, кодексами и резолюциями, а также освидетельствование конвенционного оборудования судна в соответствии с Правилами Регистра выполняются согласно части III «Освидетельствование судов в соответствии с Международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».

4.8.15 Подразделение РС после завершения первоначального освидетельствования должно в установленный срок направить Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) и отчетные документы РС по результатам освидетельствования, а также техническую документацию в электронном виде в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации для хранения в формуляре судна.

4.8.16 ГУР в установленном порядке должно информировать МА государства флага о дате выдачи постоянного Классификационного свидетельства.

4.9 УВЕДОМЛЕНИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И МОРСКИХ АДМИНИСТРАЦИЙ ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

4.9.1 Судовладелец и МА государства флага информируются Регистром о каждом случае приостановления, снятия, восстановления или переназначения класса РС, включая информацию обо всех просроченных освидетельствованиях, условиях сохранения класса, условиях и ограничениях при эксплуатации судна независимо от флага судна согласно ст.10.4 Правил ЕС 391/2009, а также о применении к судну «форс-мажорных» обстоятельств, путем направления соответствующего письменного уведомления, в соответствии с 4.9.2 — 4.9.9.

В случаях, когда изменение состояния класса произошло вследствие причин, описанных в 1.8.13 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов», необходимо руководствоваться положениями 1.8.13.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».

4.9.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня после изменения состояния класса, письменно информировать судовладельца и Администрацию морского порта по месту регистрации судна о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС.

4.9.3 Подразделения РС по наблюдению в эксплуатации, находящиеся в Латвии, Литве, Эстонии, Азербайджане, Туркменистане, Казахстане и Грузии, должны незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня после изменения состояния класса, за исключением введения состояния класса судна в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)», письменно информировать территориальные МА государства флага о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС судам, зарегистрированным под флагами этих государств.

4.9.4 ГУР должно незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня после изменения состояния класса, письменно информировать МА государства флага (за исключением МА РФ) о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС судам, не охваченным 4.9.3.

4.9.5 ГУР незамедлительно, в течение 24 ч после изменения состояния класса, должно официально информировать МА РФ о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС судам под флагом РФ. Подразделения РС должны заблаговременно информировать ГУР об изменении состояния класса судов под флагом РФ.

В случаях, когда требования применимых документов не могут быть временно выполнены в силу конкретных обстоятельств, как указано в параграфе 2.2 Соглашения РС с МА РФ, ГУР уведомляет об этом МА РФ не позднее 3 рабочих дней от даты завершения освидетельствования. В уведомлении должны быть указаны номер ИМО, название судна, описание обстоятельств и перечень выставленных условий. Подразделение РС, выдавшее на судно свидетельство(а) с условием (в зависимости от случая) и/или выставившее соответствующие требования, направляет проект уведомления в ГУР не позднее 1 рабочего дня после завершения освидетельствования.

4.9.6 При наличии решения о применении к судну «форс-мажорных» обстоятельств (см. 4.2.7.7), ГУР информирует судовладельца, МА государства флага (кроме МА РФ) и подразделение РС по наблюдению в эксплуатации о соответствующем изменении состояния класса. При информировании судовладельца

и МА государства флага о применении к судну «форс-мажорных» обстоятельств должны также учитываться положения 4.2.7.8.

4.9.7 Для судов, попадающих под действие Конвенции СОЛАС-74 с поправками, все уведомления (см 4.9.1 – 4.9.6) должны включать информацию о том, что соответствующие конвенционные свидетельства также теряют силу по причине приостановления или снятия класса РС. Другие документы, выданные РС от имени МА государства флага, теряют силу, если нет иных указаний МА государства флага. В отношении действий с отчетными документами РС и соответствующими конвенционными свидетельствами необходимо руководствоваться положениями 4.9.7.1 – 4.9.7.5:

4.9.7.1 Перечень соответствующих конвенционных документов приведен в 1.7 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов». Условия, при которых соответствующие конвенционные свидетельства теряют силу, приведены в 1.7.14, 1.8.13.1 и 4.2.4.8 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».

4.9.7.2 Требования Международного Кодекса Управления Безопасностью (далее – МКУБ) и Международного Кодекса по охране судов и портовых сооружений (далее – МК ОСПС) не содержат положений в отношении аннулирования Свидетельства управления безопасностью (СвУБ) и Свидетельства по охране судна (СвОС) при приостановлении класса судна;

условия, при которых СвУБ теряет силу, приведены в 13.9 части В МКУБ (см. п 1.1.10 МКУБ, циркуляр ИМО MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401, п. 1.2.3 МКУБ и циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1371), пункты 3.11.7 и 3.12 ПТ МАКО № 9 и 4.6.13, 4.9.1.8 и 4.9.2.7 Руководства по освидетельствованию систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС);

условия, при которых СвОС теряет силу, приведены в 19.3.8 части А МК ОСПС, разделе 12 ПТ МАКО № 24 и 5.9.1.7 — 5.9.2 Руководства по освидетельствованию систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС).

4.9.7.3 При снятии класса все классификационные и конвенционные документы, выданные Регистром, теряют силу. Данное положение применимо к Свидетельству об управлении безопасностью (СвУБ) и Международному Свидетельству об охране судна (СвОС), за исключением случаев, когда судно перешло в класс ИКО, признанного МА.

4.9.7.4 При применении процедуры приостановления класса:

.1 устанавливается причина приостановления класса и определяется в связи с этим, какое соответствующее конвенционное свидетельство потеряло силу (так, например, если причиной приостановления класса является невыполнение одного или нескольких технических требований, относящихся одновременно и к классу, и к конвенции, то нет необходимости аннулировать все конвенционные документы, включая СвУБ и СвОС. В этом случае, при приостановлении класса должны быть аннулированы только те конвенционные свидетельства, в отношении которых такое требование не выполняется. В частности, если класс судна приостанавливается в связи с невыполнением требований Правил РС к конструкции судна, одновременно относящихся к требованиям главы II-1 Конвеции СОЛАС-74 с поправками, то теряют силу классификационное свидетельство и свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, и т.д.);

.2 принимается решение о необходимости аннулирования СвУБ и/или СвОС. Принятое решение должно быть основано на требованиях документов, указанных в 4.9.7.2, и находится в компетенции руководителя соответствующего подразделения РС (для судов, состоящих на учете в ГУР, соответствующего подразделения ГУР). Подтверждение решения об аннулировании СвУБ и/или СвОС производится ГУР посредством системы «Тезис» на основании полученной от подразделения РС официальной информации о приостановлении класса и аннулировании соответствующих конвенционных документов по судну, включая необходимость аннулирования СвУБ и/или СвОС с указанием соответствующей причины.

4.9.7.5 Статус освидетельствования судна должен быть обновлен на сайте РС подразделениями, на учете которых состоит судно, с отметками об аннулировании соответствующих конвенционных документов.

4.9.8 При смене флага Регистр уведомляет соответствующую МА государства флага о выданных свидетельствах с указанием названий документов, даты их выдачи и сроков действия или, если требуется соглашением с этой МА государства флага, направляет копии выданных свидетельств, в течение 5 рабочих дней с момента получения электронных копий документов (ЭКД) от подразделения РС, выполнившего освидетельствование, если соглашением с МА государства флага не оговорен иной срок или способ уведомления.

4.9.9 Для выполнения Соглашения РС с МА РФ Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации размещает на сервере ГУР выданные документы на судно с флагом РФ. Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно убедиться в корректном открытии всех размещенных документов, в том числе отчетов и актов, в Личном кабинете, доступ к которому предоставлен МА РФ.

4.10 ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ СОСТОЯНИЯ КЛАССА

4.10.1 Положения настоящей главы распространяются только на изменения состояния класса, связанные с приостановлением, снятием, восстановлением и переназначением класса РС.

4.10.2 Организация работы по изменению состояния класса в связи с приостановлением и снятием класса по техническим причинам находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации. Организация работы по изменению состояния класса в связи с приостановлением и снятием класса по финансовой причине находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации только при условии получения информации о необходимости изменения состояния класса от подразделения РС, которое выставило счет за предоставленные услуги, и неоплата счета которого послужила причиной приостановления класса (см. 4.3.4, 4.6.4).

4.10.3 Организация работы по изменению состояния класса в связи с восстановлением или переназначением класса, за исключением случая восстановления класса после его приостановления по финансовой причине (см. 4.3), находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС, освидетельствовавшего судно с целью восстановления или переназначения класса.

Организация работы по изменению состояния класса в связи с восстановлением класса, приостановленного по финансовой причине, находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации только при условии получения информации о необходимости изменения состояния класса от подразделения РС, которое выставило счет за предоставленные услуги, и неоплата счета которого послужила причиной приостановления класса (см. 4.3.4 и 4.6.4).

4.10.4 Изменение состояния класса судна производится путем оформления и направления в ГУР Извещения об изменении данных в эксплуатации (форма 11.П.02/01 или 11.П.02/01э), в соответствии с Положением об учете судов и морских сооружений в РС с использованием кодов состояния по словарю № 30 Кодовой книги.

При восстановлении и переназначении класса, копии Извещений должны также направляться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.10.5 С получением Извещения от подразделения РС согласно 4.10.4 ГУР вносит соответствующие изменения, относящиеся к классу судна, в базу данных «Учет флота». Достоверность информации, внесенной в базу данных «Учет флота», должна проверяться и контролироваться подразделениями РС по наблюдению в эксплуатации.

5 ПРОЦЕДУРА ПРИЕМА В КЛАСС РС СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Настоящий раздел разработан в развитие требований 1.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил с учетом положений процедурных требований МАКО, ИМО и Правила ЕС 391/2009.

5.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Определения.

В дополнение к определениям, приведенным в разд. 2 части I «Общие положения» Руководства, в настоящем разделе приняты следующие определения:

Классификационное общество, имеющее систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК (Classification Society subject to verification of compliance with QSCS) – классификационное общество, сертифицировавшее систему менеджмента качества в соответствии с Программой сертификации системы менеджмента качества (ПССК), например, ПССК МАКО, что подтверждается соответствующим документом.

МА государства флага (Flag State MA) – Морская Администрация государства флага судна.

МА государства флага РФ (RF MA) – Морская администрация Российской Федерации в лице Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Маломерное судно (Small craft) – судно под флагом РФ длиной не более 20 м с общим количеством людей на борту не более 12 чел.

Невыполненные (Outstanding) – подлежащие выполнению в установленные сроки.

Оценка риска (Risk assessment) – расчет показателя риска судна и его анализ в соответствии с Методикой оценки рисков судна.

Первое классификационное свидетельство (First Classification Certificate) – временное, постоянное или другое классификационное свидетельство, служащее той же цели.

Периодические освидетельствования для поддержания класса (Periodical surveys for class maintenance) – очередные, ежегодные и промежуточные освидетельствования, выполняемые для подтверждения/возобновления класса в установленные сроки в соответствии с назначенной ежегодной датой.

Поставка судна (At ship delivery) – период, когда процесс освидетельствования судна в постройке завершен, первое классификационное свидетельство выдано, но судно еще не покинуло верфи.

Прием в класс РС судна в эксплуатации (Acceptance of a ship in service into the RS Class) – смена класса (в контексте смены классификационного общества) или присвоение класса судну в эксплуатации.

Принимающее общество (Gaining Society) – классификационное общество, принимающее судно в свой класс.

Присвоение класса РС судну в эксплуатации (Assignment of the RS class to a ship in service) – определение процесса приведено в 2.1 части I «Общие положения» Правил.

Просроченные условия сохранения класса (Overdue conditions of class) – условия, срок выполнения которых истек на день, когда теряющее общество получает запрос от принимающего общества на предоставление текущего статуса классификационных освидетельствований.

Смена класса судна (Transfer of class) – определение процесса приведено в 2.1 части I «Общие положения» Правил.

Судно внутреннего плавания (Inland waterway ship) – судно, предназначенное исключительно или преимущественно для плавания на внутренних водных путях.

Судно, не отвечающее стандартам (Non-compliant ship) – судно, которое не классифицировано ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, либо не отвечающее всем применимым и актуальным резолюциям МАКО.

Судно, отвечающее стандартам (Compliant ship) – судно, классифицированное ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, и полностью соответствующее всем применимым и актуальным резолюциям МАКО.

Теряющее общество (Losing Society) – классификационное общество, из класса которого уходит судно. В случае, если судно имеет класс более чем одного общества, «теряющее общество» означает все классификационные общества, из класса которых уходит судно.

Технический комитет (ТК) (Technical Committee(TC)) – Технический комитет Регистра, действующий в соответствии с Положением о техническом комитете.

5.1.2 Общие положения.

5.1.2.1 Положения настоящего раздела распространяются на процесс первоначального освидетельствования судна в эксплуатации с целью приема в класс РС, с выдачей классификационного свидетельства.

5.1.2.2 Процедура приема судна в класс РС состоит из двух этапов:

.1 первый этап включает в себя:

анализ письменного обращения судовладельца (см. 5.1.3);

оценку целесообразности приема судна в класс РС (см. 5.1.4);

оценку соответствия судна Правилам постройки (см. 5.1.5);

анализ несоответствий Правилам постройки, выявленных при оценке (см. 5.1.6);

.2 второй этап включает в себя организацию и проведение первоначального освидетельствования судна в предписанном объеме (см. 5.1.7).

5.1.2.3 Каждый из этапов процедуры приема судна в класс РС выполняется с заключением соответствующего Договора, предусматривающего предоплату услуг Регистра в определенном размере.

5.1.2.4 Все решения по применению требований 5.1.3 — 5.1.7 для судов валовой вместимостью менее 100, не имеющих класса ИКО – члена МАКО, принимаются подразделением РС по техническому наблюдению в эксплуатации во взаимодействии с подразделением РС, проводящим освидетельствование.

5.1.3 Анализ обращения судовладельца.

5.1.3.1 Письменное обращение о приеме судна в класс РС в произвольной форме направляется судовладельцем в ГУР. В обращении необходимо указать:

сведения о судне, в т.ч.:

название;

номер ИМО;

наличие класса ИКО;

существующий флаг/новый флаг (в случае смены флага при приеме судна в класс РС);

год и место постройки судна;

валовая вместимость (см. Международную конвенцию по обмеру судов 1969 г. (ITC- 69));

наибольшая длина;

уточнение назначения и предполагаемого района эксплуатации (при необходимости);

документальное подтверждение права владения/управления судном (при наличии) или планируемые сроки его оформления;

сведения о компании, в т.ч.:

наименование;

адрес;

телефон, факс, e-mail;

должность, фамилию, имя и отчество руководителя и контактного лица компании.

5.1.3.2 Анализ обращения, рассмотрение возможности начала процедуры приема судна в класс РС выполняется в ГУР.

5.1.3.3 Анализ обращения включает в себя рассмотрение всей доступной и достоверной информации о судне, указанной ниже, но не ограничиваясь этим:

тип, возраст, технические характеристики;

наличие действующего класса ИКО, имеющего систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК;

история классификации и государственной принадлежности;

статистика задержаний властями порта/флага в период последних 36 мес.;

информация о судовладельце;

результаты оценки соответствия судна Правилам постройки (см. 5.1.5), кроме судов с действующим классом ИКО, имеющего систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК;

заключение об идентификации и осмотре судна при регистрации судна под государственным флагом Российской Федерации (см. 4.2.2.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов»).

5.1.4 Решение о возможности начала процедуры приема судов в класс РС принимает ТК по результатам выполненного анализа (см. 5.1.3.3).

Информация о принятом решении, а также условия и процедура присвоения класса РС в соответствии с настоящим разделом, в случае принятия ТК положительного решения, доводятся ГУР до сведения судовладельца в течение 3 рабочих дней.

5.1.5 Оценка соответствия судна Правилам постройки.

5.1.5.1 Суда независимо от возраста, кроме судов с действующим классом ИКО, имеющего систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, подлежат оценке с целью определения степени их соответствия правилам РС.

5.1.5.2 Оценка соответствия судна Правилам постройки, а также иным правилам РС (см. также 4.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов»), выполняется без каких-либо обязательств со стороны Регистра по последующему приему судна в класс РС.

5.1.5.3 Оценка судна выполняется по поручению ГУР в соответствии с прилагаемыми к нему чек-листами или в произвольной форме согласно Договору.

5.1.5.4 К оценке привлекаются штатные инспекторы РС соответствующих специальностей, имеющие квалификацию для выполнения первоначальных освидетельствований судов в эксплуатации, в количестве, достаточном для ее полного и качественного проведения, в зависимости от характеристик судна, влияющих на сложность выполнения работы.

5.1.5.5 Для проведения на борту судна оценки его соответствия Правилам постройки судовладелец должен представить инспекторам РС чертежи, в которых приведены главные размерения и общее расположение судна.

Инспектор РС вправе потребовать дополнительные чертежи, схемы и другую судовую документацию.

5.1.5.6 При выполнении оценки определяется полнота соответствия его корпуса, судовых устройств, оборудования и снабжения, механической и холодильной установок, электрического оборудования применимым требованиям Правил постройки, а также иных правил РС, в отношении регламентированных показателей и характеристик, конструкции и обязательного состава объектов, их расположения и установки, а также

наличие изменений в конструкции или составе оборудования судна согласно представленным для проведения оценки чертежам.

5.1.5.7 По результатам оценки соответствия судна Правилам постройки инспекторами составляется Отчет об оценке судна (см. приложение I к настоящему разделу).

Несоответствия правилам РС, выявленные при оценке судна, подлежат анализу в соответствии с 5.1.6. Перечень несоответствий (при их наличии), оформленный в соответствии с 5.1.6.4, является неотъемлемой частью Отчета.

При наличии изменений в конструкции или составе оборудования судна согласно представленным для оценки чертежам оформляется дополнение к Отчету об оценке в свободной форме с указанием изменений.

5.1.5.8 Отчет об оценке соответствия судна Правилам постройки (см. 5.1.5.7) направляется судовладельцу.

5.1.5.9 Дополнительно для погружных, полупогружных и самоподъемных плавучих буровых установок (ПБУ), морских стационарных платформ (МСП) и других объектов (понтоны, платформы, острова и т.д.), опирающихся на грунт и которые будут перемещены и установлены на новом месте, владелец ПБУ/МСП должен быть проинформирован письменно о необходимости разработки и представления на рассмотрение в ГУР следующей документации до начала первоначального освидетельствования согласно 5.1.7:

проверка соответствия конструкций корпуса ПБУ/МСП требованиям части II «Корпус» Правил ПБУ/МСП

5.1.6 Анализ несоответствий, выявленных при оценке судна Правилам постройки.

5.1.6.1 Все выявленные несоответствия правилам РС подлежат анализу на предмет их применимости к конкретному судну в зависимости от его характеристик, включая дату постройки.

5.1.6.2 Анализ выполняется инспекторами РС, проводящими оценку.

5.1.6.3 Анализ несоответствий представляет собой оценку применимости выявленных несоответствий требованиям Правил постройки, действовавшим на дату постройки судна, если в последующих изданиях Правил постройки не определено иное.

5.1.6.4 По результатам анализа оформляется Перечень несоответствий судна, подлежащих устранению, для его приведения в соответствие правилам РС. Перечень несоответствий прилагается к итоговому Отчету, оформляемому в соответствии с 5.1.5.7.

5.1.6.5 Итоговый Отчет об оценке соответствия судна Правилам постройки с приложенным Перечнем несоответствий и чек-листами направляется в ГУР для организации рассмотрения и проверки.

Окончательно согласованный ГУР Перечень несоответствий направляется судовладельцу с информированием о том, что устранение указанных несоответствий является обязательным условием приема судна в класс РС.

5.1.6.6 При намерении продолжить процедуру перевода судна в класс РС, судовладелец должен письменно подтвердить свою готовность устранить все выявленные несоответствия, указанные в Перечне несоответствий, а также разработать мероприятия по их устранению.

5.1.6.7 Мероприятия по устранению несоответствий подлежат рассмотрению специализированными отделами ГУР или подразделением РС по отдельному поручению ГУР в составе технической документации по приведению судна в соответствие требованиям применимых Правил постройки (см. 5.3.3.2).

5.1.7 Первоначальное освидетельствование судна.

5.1.7.1 Первоначальное освидетельствование по поручению ГУР выполняется:
при смене класса судов, отвечающих стандартам – в соответствии с 5.2;
при присвоении класса судам, не отвечающим стандартам – в соответствии с 5.3.

5.2 СМЕНА КЛАССА СУДНА

5.2.1 Положения настоящего раздела определяют порядок действий при смене класса судов, признанных теряющим классификационным обществом отвечающим стандартам, на класс Регистра.

5.2.1.1 Настоящие положения применяются:

.1 при смене класса судна с классом одного общества, отвечающего стандартам (теряющее общество) на класс Регистра (принимающее общество);

.2 к судам любого типа валовой вместимостью свыше 100 – самоходным или несамоходным, ограниченного или неограниченного района плавания, кроме судов внутреннего плавания;

.3 применимость отдельных требований настоящей главы к судам валовой вместимостью 100 и менее, за исключением маломерных судов, определяется ГУР в каждом конкретном случае.

5.2.1.2 Смена класса судна производится только по решению ТК (см. 5.1.4).

5.2.1.3 Выполнение освидетельствования не должно начинаться до получения официального поручения ГУР на смену класса.

5.2.1.4 Контроль процесса смены класса судов осуществляется ГУР.

5.2.1.5 Предполагаемый символ класса определяется ГУР при подготовке информации судовладельцу об условиях и процедуре присвоения класса РС в соответствии с 5.2.2.1 по результатам анализа имеющихся данных по судну (статус освидетельствования теряющего общества, классификационное свидетельство и т.п.).

5.2.2 Обязательства Регистра как принимающего общества.

5.2.2.1 При получении заявки судовладельца на смену класса судна на класс Регистра ГУР немедленно письменно извещает судовладельца о том, что:

.1 соответствующие освидетельствования, указанные в 5.2.3.3 и 5.2.3.4, должны быть завершены до присвоения судну класса РС;

.2 Классификационное свидетельство может быть выдано только после того, как принимающим обществом (Регистром) будут выполнены в полном объеме все просроченные освидетельствования и все просроченные условия сохранения класса, выставленные на судно теряющим обществом;

.3 все условия сохранения класса, выставленные теряющим обществом, должны быть выполнены в установленный срок;

.4 условием для выдачи Классификационного свидетельства является получение Регистром копий чертежей, перечисленных в 5.2.3.10. Если судовладелец не в состоянии предоставить все требуемые чертежи, ему следует рекомендовать обратиться напрямую в адрес теряющего общества с просьбой предоставить недостающие чертежи по его запросу.

5.2.2.2 До выдачи Классификационного свидетельства Регистр должен получить письменное обращение судовладельца на смену класса, оформленное в произвольной форме (см. 5.1) с приложенным к нему текущим статусом классификационных освидетельствований теряющего общества или поручение Регистру на запрос текущего статуса классификационных освидетельствований судна на английском языке (форма 7.1.24) и копий документов теряющего общества (по решению ГУР).

При обращении судовладельца в подразделение РС, обращение должно быть перенаправлено в ГУР в течение одного рабочего дня с момента его получения. В случае, если в обращении указан новый судовладелец, должен быть представлен документ, подтверждающий его право на полное управление судном.

5.2.2.3 ГУР направляет в МА государства флага запрос на предоставление дополнительных инструкций одновременно с направлением поручения в подразделение РС на выполнение освидетельствования. В поручении ГУР приводит как

минимум условия смены класса, объем освидетельствований по классу в соответствии с 5.2 или 5.3, смотря что применимо, и другую информацию по решению ГУР. При подготовке поручения ГУР должны быть учтены все известные негативные факторы истории судна (см. 5.1.3.3), а также условия сохранения класса, выставленные теряющим обществом (см. 5.2.2.1.3), при наличии. Если получены дополнительные инструкции МА государства флага, они перенаправляются в подразделение РС незамедлительно.

5.2.2.4 Регистр не должен выдавать Классификационное свидетельство или другие документы, позволяющие судну эксплуатироваться, в следующих случаях:

.1 пока все просроченные освидетельствования и все просроченные условия сохранения класса в отношении судна, выставленные судовладельцу ранее теряющим обществом, не будут выполнены Регистром;

.2 пока все соответствующие освидетельствования, указанные в 5.2.3.3 и 5.2.3.4, не будут выполнены.

Если в первом порту предъявления возможность проведения предписанных освидетельствований отсутствует, на судно может быть выдано краткосрочное Классификационное свидетельство для того, чтобы предоставить возможность совершить прямой рейс в порт, где освидетельствования, требуемые в 5.2.3.2, будут завершены.

В таких случаях освидетельствования, указанные в 5.2.3.2, должны быть выполнены в первом порту предъявления в максимально возможном объеме. В любом случае их объем не должен быть меньше объема ежегодного освидетельствования по корпусной части и объема освидетельствований механизмов в соответствии с 5.2.3.4;

.3 пока МА государства флага не будет предоставлена возможность в течение трех рабочих дней обеспечить Регистр дальнейшими инструкциями в соответствии с положениями статьи 10(5) Правила (ЕС) № 391/2009.

5.2.2.5 Присвоение судну символа класса подтверждается ГУР при получении от подразделения РС заявки на присвоение регистрового номера в соответствии с установленным в Регистре порядком.

Изменение подтвержденного символа класса выполняется в соответствии с 3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

5.2.2.6 Если на момент окончания освидетельствования судовладельцем не предоставлены чертежи согласно 5.2.3.10, Регистр может выдать Классификационное свидетельство на срок до следующего очередного освидетельствования судна.

При этом, в документах РС должно быть выставлено условие сохранения класса о предоставлении в электронном виде копий недостающей документации в срок до следующего ближайшего классификационного освидетельствования судна (ежегодного/ промежуточного/очередного, в зависимости от того, которое наступит раньше), но не более чем на один год.

В этом случае в разделе «Дополнительная информация» Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50) должна вноситься следующая запись: «Судовладельцем не предоставлен полный комплект чертежей», которая в дальнейшем вносится в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

5.2.2.7 Все условия сохранения класса теряющего общества, перечисленные в его статусе освидетельствований, должны идентифицироваться следующим образом:

.1 выполнение условия сохранения класса теряющего общества должно подтверждаться отдельными актами Регистра (форма 6.3.10), а также Итоговым отчетом о переклассификации судна (форма 6.3.50), с обязательной идентификацией условий сохранения класса в соответствии со статусом освидетельствований судна теряющего общества.

При необходимости переноса срока выполнения условий сохранения класса теряющего общества в связи с отсутствием у судовладельца такой возможности, или

по ряду других уважительных причин, подразделению РС необходимо обращаться в ГУР для согласования дальнейших действий;

.2 все условия сохранения класса теряющего общества, срок выполнения которых еще не истек, должны быть четко указаны в Итоговом отчете о переклассификации судна (форма 6.3.50) и в Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) с сохранением сроков их выполнения;

.3 любая дополнительная информация для судовладельца и/или инспектора (Memoranda), имеющаяся в статусе освидетельствований теряющего общества и применимая к судну в соответствии с Правилами постройки, должна отражаться в Итоговом отчете о переклассификации судна (форма 6.3.50) и в дальнейшем вноситься в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

При внесении информации в Итоговый отчет о смене класса судна допускается оформлять выкопировку из статуса освидетельствований теряющего общества как обязательное приложение к Итоговому отчету о смене класса судна, а в разделе «Дополнительная информация...» этого Отчета делать ссылку на наличие такого приложения.

5.2.2.8 В случае выдачи Классификационного свидетельства подразделение РС направляет в течение одного рабочего дня в ГУР и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации копию Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50) и Статуса освидетельствований судна (форма 6.3.51-1);

в течение 10 рабочих дней копию комплекта документов, оформленных по результатам освидетельствования, для организации проверки.

ГУР в течение одного месяца с момента выдачи Классификационного свидетельства должно сообщить дату его выдачи теряющему обществу.

5.2.2.9 Любая дополнительная информация в отношении невыполненных освидетельствований или условий сохранения класса, полученная от теряющего общества, должна рассматриваться в соответствии с 5.2.2.4 и 5.2.2.7 в зависимости от того, что применимо. Если такая дополнительная информация получена после выдачи Классификационного свидетельства, то любые просроченные освидетельствования или условия сохранения класса должны быть выполнены Регистром в первом порту захода.

5.2.2.10 Регистр оформляет Классификационное свидетельство на срок действия Классификационного свидетельства, выданного теряющим обществом, с сохранением существующих сроков периодических освидетельствований, или на полный срок, если первоначальное освидетельствование проведено в объеме очередного освидетельствования по всем частям, и отсутствуют условия сохранения класса Регистра, влияющие на срок действия Классификационного свидетельства.

5.2.2.11 В случае выдачи Классификационного свидетельства, подразделение РС, выполнившее смену класса, направляет документы в ГУР.

ГУР после выдачи Классификационного свидетельства должно информировать в установленном порядке МА государства флага о дате выдачи Классификационного свидетельства.

5.2.2.12 Информация о выполнении всех просроченных освидетельствований и всех просроченных условий сохранения класса согласно 5.2.2.8 и 5.2.2.9 должна быть отражена в приложении к Итоговому отчету о смене класса судна (форма 6.3.50) с указанием действий, предпринятых для их выполнения (см. приложение 14).

5.2.3 Технические требования.

При смене класса судна на класс Регистра должны предъявляться технические требования, минимальный объем которых изложен ниже в 5.2.3.1 — 5.2.3.13.

5.2.3.1 Чертежи.

Регистр должен запросить у судовладельца копии чертежей, в которых приведены главные размерения и общее расположение конкретного судна и его механизмов, а

также любые предложения судовладельца по переоборудованию.

Получение чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, или эквивалентных им альтернативных технических данных вместо специальных чертежей или спецификаций будет являться для судовладельца необходимым условием выдачи Классификационного свидетельства. Указанные выше чертежи или эквивалентные им альтернативные технические данные должны быть направлены в Регистр в электронном виде.

В случае предоставления неполного комплекта чертежей в документах Регистра должно быть выставлено условие сохранения класса о предоставлении копий недостающих чертежей в срок до следующего ближайшего классификационного (ежегодного/промежуточного/очередного, в зависимости от того, которое наступит раньше) освидетельствования судна, но не более чем на один год.

Однако, предприняв необходимые усилия, чтобы получить недостающие чертежи или их эквиваленты, и убедившись в невозможности получения конкретных чертежей, перечисленных в 5.2.3.10 к установленному сроку, Регистр может выдать Классификационное свидетельство на полный срок, при этом указав в акте освидетельствования судна, что класс судну присваивается на основе анализа ситуации, связанной с нехваткой чертежей. К указанному акту необходимо приложить документ, оформленный судовладельцем в произвольной форме, который должен содержать причины отсутствия/недостатка чертежей, соответствующие схемы, описание объекта технического наблюдения, на который отсутствует чертеж, с указанием необходимых технических параметров, регламентированных правилами, размеров, материала, изготовителя и года изготовления.

Данные об объекте технического наблюдения следует выбирать из имеющихся на судне свидетельств/сертификатов ИКО, заводских инструкций и других документов. Необходимость предоставления чертежей для судов, построенных на класс Регистра, должна быть согласована с подразделением РС по наблюдению в эксплуатации с направлением информации в ГУР.

Копии чертежей, предоставленные судовладельцем при проведении освидетельствования судна, по завершении процедуры смены класса направляются в подразделения РС по наблюдению в эксплуатации, или в ГУР, если судно будет находиться в эксплуатации под техническим наблюдением ГУР.

5.2.3.2 Освидетельствования для присвоения класса.

5.2.3.2.1 Несмотря на отчеты, указывающие, что все освидетельствованные объекты отвечают установленным требованиям, Регистр должен провести первоначальное освидетельствование для присвоения класса, минимальный объем которого определяется возрастом судна, статусом класса теряющего общества, как указано ниже.

Примечание. Освидетельствование для присвоения класса (в дальнейшем – освидетельствование) может, но не обязательно должно быть засчитано в качестве предписанного периодического освидетельствования для подтверждения класса.

Условия сохранения класса, приуроченные к конкретному периодическому освидетельствованию для подтверждения класса, могут не выполняться при данном освидетельствовании при условии, что:

освидетельствование не засчитывается как периодическое освидетельствование для поддержания класса;

условия сохранения класса не просрочены.

5.2.3.2.2 При отсутствии возможности посещения судна по обращению судовладельца ГУР может быть рассмотрена возможность проведения первоначального освидетельствования дистанционно в соответствии с 4.15 части I

«Общие положения» Правил.

При этом, условия выполнения такого освидетельствования должны быть согласованы ГУР с МА государства флага судна.

Дополнительные указания для выполнения дистанционного освидетельствования, при необходимости, указываются в поручении ГУР.

5.2.3.3 Освидетельствование корпуса:

.1 суда возрастом до 5 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования;

.2 суда возрастом от 5 до 10 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования с освидетельствованием достаточного числа типовых балластных танков;

.3 суда возрастом от 10 до 20 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования с освидетельствованием достаточного числа типовых балластных танков и грузовых пространств, за исключением следующего:

для газовозов вместо освидетельствования грузовых пространств изнутри, применяется следующее:

освидетельствование смежных балластных танков и пустых помещений, включая, насколько это практически возможно, осмотр снаружи вкладных грузовых емкостей и связанных с ними поддерживающих систем;

анализ записей по эксплуатации систем, записей в журнале грузовых операций с целью проверки правильной работы системы удержания (хранения) груза;

для химовозов возрастом от 10 до 15 лет вместо освидетельствования изнутри грузовых танков, не имеющих внутреннего продольного и поперечного набора, применяется освидетельствование смежных балластных танков, пустых помещений и палуб;

.4 для нефтеналивных, навалочных судов (включая рудовозы и комбинированные суда) и химовозов возрастом от 15 до 20 лет должно быть проведено в объеме очередного или промежуточного освидетельствования, исходя из того, срок которого из них наступит раньше;

.5 все суда возрастом 20 лет и более подлежат освидетельствованию в объеме очередного (данное положение применимо также к судам, корпус которых находится в системе непрерывного освидетельствования);

.6 к плавучим нефтегазохранилищам с комплексом подготовки продукции (FPSO) и/или плавучим нефтегазохранилищам (FSO) применимо следующее:

суда возрастом до 5 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования;

для судов возрастом от 5 до 10 лет в состав ежегодного освидетельствования должна входить проверка 20 % балластных танков;

для судов возрастом от 10 до 20 лет в состав ежегодного освидетельствования должна входить проверка 20 % балластных танков и 20 % грузовых трюмов;

суда возрастом 20 лет и более подлежат освидетельствованию в объеме очередного;

.7 к плавучим нефтегазохранилищам с комплексом подготовки продукции (FPSO) и/или плавучим нетегазохранилищам (FSO), которые были переоборудованы из судов других типов, до истечения 20 лет после переоборудования, освидетельствование должно выполняться в объеме ежегодного, включая проверку 20 % балластных танков и 20 % грузовых трюмов;

после 20 лет освидетельствование должно проводиться в объеме очередного;

.8 освидетельствование судна в доке, в контексте применения требований 5.2.3.3.4 и 5.2.3.3.5 может быть заменено освидетельствованием подводной части корпуса на плаву, если на момент смены класса судна срок докового

освидетельствования еще не наступил.

Если на момент смены класса освидетельствование подводной части судна в доке просрочено, должно быть проведено такое освидетельствование (освидетельствование подводной части корпуса на плаву не допускается);

.9 в отношении применения требований 5.2.3.3.1 – 5.2.3.3.6 в зависимости от конкретного случая:

.9.1 если освидетельствование должно засчитываться как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то Регистром может быть рассмотрена возможность зачета результатов замеров толщин, выполненных теряющим обществом, при условии, что они были выполнены в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого периодического освидетельствования;

.9.2 если освидетельствование не должно засчитываться как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то Регистром может быть рассмотрена возможность зачета результатов замеров толщин, выполненных теряющим обществом при условии, что они были проведены:

в течение 15 мес. до завершения освидетельствования, если оно проводится в объеме очередного освидетельствования;

в течение 18 мес. до завершения освидетельствования, если оно проводится в объеме промежуточного освидетельствования;

.9.3 в обоих случаях замеры толщин должны быть проанализированы Регистром для проверки их соответствия применимым требованиям, и контрольные (подтверждающие) замеры выполнены к удовлетворению Регистра;

.10 в отношении применения требований 5.2.3.3.3 — 5.2.3.3.6 при проведении освидетельствования не требуется проводить испытание танков судов возрастом более 15 лет, за исключением случаев, когда освидетельствование засчитывается как соответствующее периодическое освидетельствование для поддержания класса. Если освидетельствование для присвоения класса засчитывается как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то принимающим обществом может быть рассмотрена возможность зачета испытания танков, выполненных теряющим обществом, при условии, что они выполнены в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого периодического освидетельствования;

.11 в отношении применения требований 5.2.3.3.1 — 5.2.3.3.6 при проведении освидетельствования не требуется приведения судна в соответствие с требованиями, приуроченными к конкретному периодическому освидетельствованию, за исключением случаев, когда освидетельствование засчитывается как соответствующее периодическое освидетельствование для поддержания класса;

.12 выкатывание, осмотр и обмер якорей и якорных цепей, в отношении применения требований 5.2.3.3.4 и 5.2.3.3.5 для судов возрастом более 15 лет, не требуется проводить, когда освидетельствование для присвоения класса не засчитывается как соответствующее периодическое для поддержания класса.

Если освидетельствование для присвоения класса засчитывается как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то принимающим обществом может быть рассмотрена возможность зачета результатов осмотра и обмера якорей и якорных цепей, выполненные теряющим обществом, при условии, что они были выполнены в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого периодического освидетельствования;

.13 все требования, относящиеся к назначаемому очередному или промежуточному освидетельствованию, должны быть выполнены при приеме в класс, как это указано в соответствующих положениях 5.2.3.3, если иное не разрешено исключениями, приведенными в пунктах 5.2.3.3.8 — 5.2.3.3.12.

В соответствии с 5.2.3.3.8 при приеме судна в класс РС, освидетельствование судна в доке, в контексте применения требований 5.2.3.3.4 и 5.2.3.3.5, может быть

заменено освидетельствованием (фактически, проверкой) подводной части корпуса на плаву, если на момент смены класса судна срок освидетельствования в доке еще не наступил. Такое освидетельствование выполняется в рамках соответствующего освидетельствования по корпусной части и в этом случае выполненное освидетельствование (проверка) подводной части на плаву не может быть засчитано как полное освидетельствование подводной части судна, если только оно не выполняется в полном объеме в соответствии с требованиями 2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил к освидетельствованию подводной части на плаву (т.е. относящиеся не только к корпусной части – см. положения 2.5.7, 2.5.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

Положениями 5.2.3.3.9 определена возможность зачета замеров толщин, выполненных ранее теряющим обществом или под наблюдением теряющего общества, в рамках приема судов в класс РС из класса ИКО-члена МАКО. Так, в случаях, не упомянутых в пунктах 5.2.3.3.9, 5.2.3.3.9.1 — 5.2.3.3.9.3, не допускается продление срока выполнения/зачет замеров толщин, требуемых в рамках освидетельствования для приема в класс. При освидетельствовании судна инспектору РС следует руководствоваться применимыми положениями Правил, позволяющими снизить объем замеров толщин (например, если твердое защитное покрытие в соответствующих судовых пространствах находится в ХОРОШЕМ состоянии) или применить альтернативные методы, если замеры толщин конструкций корпуса выполняются в подводной части судна на плаву (см. 2.5.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и 3.3.1 приложения 1 к Руководству).

В случае, если освидетельствования для приема судов в класс выполняются в объеме периодического освидетельствования (например, в объеме очередного освидетельствования №3) и не засчитываются как периодические освидетельствования, при выполнении положений 5.2.3.3.4 и 5.2.3.3.5 во время проведения освидетельствования не требуется применять следующие положения, если применимо:

раздела 1.6 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил;

выполнение оценки/дополнительных замеров толщин корпусных конструкций в соответствии с разд. 5 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил;

.14 в дополнение к 5.2.2.3 и 5.2.2.7 статус освидетельствований, получаемый от теряющего общества, необходимо применять в том числе и для того, чтобы установить план последующих освидетельствований. По результатам анализа статуса освидетельствований Регистр может зачесть классификационные освидетельствования, выполненные ранее теряющим обществом и обозначенные как завершенные полностью или частично завершенные (например, в отношении очередного освидетельствования механической установки). В случае, если классификационные освидетельствования были частично завершены теряющим обществом, Регистр может рассмотреть этот факт в каждом конкретном случае, и, если предоставлено достаточно информации, документально подтверждающей, что освидетельствование было завершено полностью или частично (в статусе освидетельствований, в отчетных документах теряющего общества), Регистр может зачесть его результаты с требованиями или без них. Окончательное решение по возможности зачета тех или иных освидетельствований, выполненных теряющим обществом, должно рассматриваться ГУР в каждом конкретном случае;

.15 в отношении обмена информацией между классификационными обществами, в частности информацией о критических зонах корпусных конструкций (critical structural areas). Информация о наличии и перечень критических зон

корпусных конструкций судна, определенных теряющим обществом, должны быть включены в файл постройки судна. Инспектору РС при приеме судна в класс необходимо особое внимание обращать на наличие такой информации на судне и, при ее наличии, выполнить осмотр таких зон, внести соответствующую информацию об осмотре и наличии в отчетные документы РС и статус освидетельствований судна (краткая информация о наличии критических зон корпусных конструкций со ссылкой на документ (идентификационный номер документа, название и т.п.), в котором они перечислены);

.16 несмотря на необходимость выполнения 5.2.3.3.4 — 5.2.3.3.9, при наличии соответствующих указаний МА государства, под флагом которого будет эксплуатироваться судно, окончательное решение по объему освидетельствования для присвоения класса принимается ГУР в каждом конкретном случае по результатам анализа представленного судовладельцем текущего статуса освидетельствований теряющего общества и подтверждающих техническое состояние объектов наблюдения документов, а также другой доступной информации о судне.

5.2.3.4 Освидетельствование механизмов.

Должен проводиться общий осмотр всех ответственных механизмов, включающий:

.1 проверку регулировки всех предохранительных клапанов сосудов под давлением, паровых котлов, экономайзеров и парогенераторов, а также проверку в работе топочных устройств котлов;

.2 проверку всех сосудов под давлением;

.3 замеры сопротивления изоляции, испытание защитных автоматов генераторов, реле отключения неответственных потребителей, регуляторов двигателей генераторов, а также проверку параллельной работы генераторов и распределения нагрузки между ними;

.4 во всех случаях проверку работы сигнально-отличительных огней и индикаторов, а также дополнительных источников питания;

.5 проверку и испытания в рабочих условиях осушительной системы, а также аварийного пожарного насоса и дистанционного управления топливными клапанами, топливными и масляными насосами и нагнетательными вентиляторами;

.6 проверку систем рециркуляции и очистки ото льда, если они установлены;

.7 швартовные испытания главных и всех вспомогательных механизмов, необходимых для эксплуатации судна в море, вместе с приборами управления и рулевым устройством.

Должны проводиться испытания дополнительных средств управления рулем. Если судно длительное время не эксплуатировалось, то по усмотрению инспекторов должны быть проведены кратковременные ходовые испытания;

.8 проверку средств, обеспечивающих ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (initial start arrangements);

.9 проверку, применительно к наливным судам, грузовой системы и электрооборудования в опасных помещениях и пространствах на соответствие требованиям Правил.

Применительно к установленному искробезопасному оборудованию инспекторы должны убедиться, что такое оборудование имеет одобрение признанной организации. Должны быть проверены предохранительные устройства, аварийная сигнализация и ответственные приборы системы инертных газов. Сама установка должна быть подвергнута общему осмотру, чтобы убедиться, что она не представляет опасности для судна.

Примечание. Для смены или добавления класса на дату поставки судна требования 5.2.3.4.3 и 5.2.3.4.9 могут быть подтверждены путем проведения анализа отчетных документов судна.

5.2.3.5 Определение технического состояния корпусных конструкций судна выполняется в соответствии с разд. 5 части I «Общие положения» Правил.

При оценке технического состояния конструкций корпусов ПБУ/МСП необходимо руководствоваться также применимыми положениями разд. 19 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

5.2.3.6 Эксплуатационная (судовая) документация по остойчивости и, если применимо, прочности судовладельцем или уполномоченным представителем судовладельца должна быть представлена для проверки ее содержания инспектору РС, проводящему освидетельствование судна, в следующем составе (что применимо):

инструкция по загрузке;

информация об остойчивости;

информация об остойчивости при перевозке зерна;

информация об остойчивости и прочности при перевозке незерновых навалочных грузов;

информация об аварийной посадке и остойчивости;

руководство по эксплуатации (для ПБУ/МСП);

протокол кренования/взвешивания или соответствующий объединенный документ, одобренный предыдущей МА государства флага или организацией по ее поручению.

При этом, как минимум, должны быть проверены:

сведения о существенном переоборудовании или модернизации, ремонтах, замене механизмов, устройств, оборудования и снабжения, которые могли привести к изменениям характеристик судна порожнем,

наличие на судне всей необходимой документации, наличие штампов об одобрении документации ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, или МА государства флага (где требуется), а также на соответствие чему разработана и одобрена документация (выполнение применимых требований правил РС, Конвенции СОЛАС-74 с поправками, Международного Кодекса по остойчивости в неповрежденном состоянии, Международного Кодекса по перевозке зерна насыпью и т.п.);

наличие расчета остойчивости с учетом обледенения (для судов, плавающих в зимнее время в зимних сезонных зонах, установленных Конвенцией LL-66/Правилами РС о грузовой марке морских судов);

наличие перевода на рабочий язык экипажа и т.п.

Для проверки документации по аварийной остойчивости дополнительно должны быть представлены следующие документы:

схема деления судна на отсеки с указанием отверстий в переборках и палубах, а также с указанием типа закрытий;

схема перетоков и устройств для спрямления крена;

схема балластной и осушительной систем;

чертеж общего расположения;

схема водонепроницаемых отсеков.

При отсутствии замечаний, сведений о переоборудовании, модернизации и изменениях существующая на борту судна соответствующая документация об остойчивости/прочности подлежит одобрению инспектором РС, выполняющим освидетельствование (если требуется одобрение со стороны МА государства флага или по правилам РС) с простановкой соответствующего штампа на основании письма-заключения.

В случае обнаружения в судовой документации об остойчивости/прочности каких-либо несоответствий или отсутствия необходимых сведений, существующая на борту судна документация может быть временно одобрена инспектором РС (с постановкой соответствующего штампа на основании письма-заключения), выполняющим освидетельствование, на срок, не превышающий верхнего предела «вилки» следующего ближайшего классификационного освидетельствования судна т.е. ежегодного/промежуточного/очередного, в зависимости от того, что наступит раньше, но не более 12 мес. от даты присвоения судну класса Регистра, если нет иных указаний ГУР.

При этом, инспектором РС выставляется соответствующее требование о разработке необходимой документации, доработке существующей и необходимости ее одобрения Регистром, а также о переводе документации на рабочий язык экипажа и предоставления всей необходимой документации, одобренной РС, а также перевода документации (если требуется) на борту судна на срок временного одобрения документации.

В случае если обнаружено, что внесены несанкционированные изменения в конструкцию корпуса судна, ГУР должно быть проинформировано об этом незамедлительно для принятия решения в отношении дальнейших действий по документации.

5.2.3.7 Для оценки прибора контроля загрузки/остойчивости инспектору РС, выполняющему освидетельствование, судовладельцем или уполномоченным представителем судовладельца должны быть представлены: руководство пользователя, распечатка результатов расчета четырех случаев загрузки. При удовлетворительной сходимости результатов контрольных расчетов четыре тестовых случая загрузки должны быть одобрены, а руководство пользователя согласовано. Результаты проверки на борту судна оформляются в соответствии с 2.2.2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

5.2.3.8 Если применимо, необходимо проверить наличие на судне аварийного снабжения в соответствии с требованиями разд. 9 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил постройки (требования распространяются на суда, плавающие под флагом РФ; для судов, плавающих под флагами других стран, требования по аварийному снабжению носят рекомендательный характер).

5.2.3.9 Для судов, на которые распространяются положения международных конвенций, кодексов, выполняются освидетельствования в соответствии с применимыми требованиями МК, кодексов, а также соглашениями и инструктивными указаниями МА государства флага (включая инструкции, полученные дополнительно по запросу ГУР). Объем освидетельствований регламентируется положениями части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов».

5.2.3.10 Чертежи, представляемые судовладельцем Регистру:

.1 основные чертежи:

чертеж общего расположения;

чертеж эпюры емкостей (capacity plan);

чертеж гидростатических кривых;

инструкция по загрузке судна;

расчет аварийной остойчивости, где применимо;

.2 чертежи по корпусу:

чертеж мидель-шпангоута;

чертеж продольного разреза;

чертеж палубы;

чертеж растяжки наружной обшивки;

чертеж поперечных переборок;

чертеж руля и баллера руля;

чертеж люковых закрытий;

для судов, построенных в соответствии с Общими правилами по конструкции и прочности навалочных и нефтеналивных судов (далее «суда, построенные по Общим правилам МАКО» – CSR ships), чертежи должны содержать значения для каждого конструктивного элемента, как построечных и допустимых толщин, так и любых «свободных добавок»;

.3 чертежи по механической установке:

чертеж общего расположения машинного отделения;

чертеж промежуточного, упорного и гребного валов;

чертеж гребного винта;

чертеж главных двигателей, движительной установки и соединительных муфт (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные);

для судов с паротурбинными установками, кроме того, – чертежи главных котлов, пароперегревателей и экономайзеров (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные) и главного паропровода;

схема балластной и осушительной систем;

принципиальные схемы генерирования и распределения электроэнергии от основных и аварийных источников;

чертеж рулевого устройства и системы рулевого привода, наименование изготовителя рулевого привода и технические данные;

.4 расчет крутильных колебаний (представляется для судов возрастом до двух лет);

.5 для судов со знаком ледовых усилений в символе класса (дополнительно) чертежи упругих муфт и/или устройств, ограничивающих крутящий момент в гребном валопроводе (или наименование изготовителя, тип и технические данные);

.6 для нефтеналивных судов (дополнительно) чертеж насосной установки в носовой и кормовой частях судна, а также установки осушения коффердамов и насосных отделений, и чертеж общего расположения трубопроводов грузовой системы в танках и на палубах;

.7 при наличии знака о безвахтенном обслуживании машинного отделения в символе класса (дополнительно) перечень оборудования и устройств аварийной сигнализации;

чертеж системы пожарной сигнализации;

перечень автоматических функций безопасности (замедление, отключение и т. п.);

план функциональных проверок;

.8 документ(ы) об одобрении применения альтернативных (эквивалентных) конструкций и оборудования, если требуется;

.9 дополнительная информация, которая может потребоваться в зависимости от требований морской администрации государства флага.

Вместо отдельных документов, перечисленных выше и отсутствующих в период смены класса, Регистр может удовлетвориться другими техническими данными (см. 5.2.3.1).

.10 для ПБУ и МСП дополнительно должна представляться следующая документация:

.10.1 чертежи опорных стабилизирующих колонн, колонн погружных насосов забортной воды, портала опорных колонн, портала буровой вышки с узлами крепления его «по-походному», цистерн и башмаков опорных колонн, рабочей платформы полупогружной или погружной ПБУ, устройств подъема и спуска корпуса и фиксирующего устройства самоподъемной ПБУ (СПБУ), расположения взрывоопасных зон, с обозначением их категорий, расположения всего электрического оборудования и прокладки кабелей во взрывоопасных помещениях и пространствах, центральных дистанционных постов управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

.10.2 информационные материалы по устойчивости ПБУ и МСП на грунте при воздействии ветра, волн, течения, сил веса и плавучести и др.;

.10.3 принципиальные схемы устройств управления, систем блокировок, защиты и сигнализации электрических приборов механизмов подъема и спуска корпуса СПБУ с указанием их технических характеристик, механизмов подъема и спуска за бортного трубопровода и погружных насосов забортной воды, электрических систем дистанционного управления указанными электроприводами, защиты и сигнализации;

.10.4 описания принципа работы систем управления, блокировки, защиты и сигнализации устройств дистанционного управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

.10.5 инструкцию (руководство) по эксплуатации ПБУ/МСП;

.10.6 заключения компетентных органов по пожаро- и взрывобезопасности ПБУ и МСП, связанных с работой бурового оборудования.

5.2.3.11 Теряющее общество по просьбе Регистра должно предоставить следующую документацию, если она применима, в объеме, установленном соответствующим государством флага, в пределах юридических норм:

.1 расчет надводного борта (LL-66);

.2 характеристику условий назначения грузовой марки (акт первоначального освидетельствования грузовой марки);

.3 расчет деления на отсеки (пр. 27, LL-66);

.4 одобренная документация по остойчивости, применяемая на борту судна;

.5 перечень оборудования, обеспечивающего безопасность грузового судна (Конвенция СОЛАС-74/78/88 с поправками);

.6 документацию по нефтеналивным судам в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78: акты освидетельствования системы мойки сырой нефтью в соответствии с 4.2.10 резолюции ИМО А.446(XI), одобренные расчеты ограничения размеров и расположения грузовых танков, одобренные расчеты остойчивости неповрежденного и поврежденного судна;

.7 копии конвенционных свидетельств с дополнениями;

.8 копии свидетельств, выданных в соответствии с другими международными конвенциями, соглашениями, кодексами;

.9 перечень несоответствий, относящихся к компетенции международных конвенций;

.10 акт об оценке состояния по результатам расширенного освидетельствования;

.11 технический файл по Конструктивному коэффициенту энергоэффективности (ККЭЭ).

Передача дополнительных документов для выдачи конвенционных свидетельств по просьбе Регистра предпочтительно должна рассматриваться теряющим обществом в пределах, установленных заинтересованным государством флага и юридическими нормами.

5.2.3.12 Для судов, построенных 1 января 2007 и после этой даты, необходимо проверить наличие на борту судна комплекта построечных чертежей, перечисленных в 5.2.3.10.1 и 5.2.3.10.2 (кроме чертежа люковых закрытий), а также схемы балластной и осушительной систем, с подтверждением, что все последующие изменения в конструкции судна, если они проводились, одобрены ИКО и указаны на этих чертежах (см. правило II- 1/7-1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками).

5.2.3.13 При присвоении ледового класса (за исключением **Arc4** и выше) он принимается примерно соответствующим ледовому классу ИКО согласно имеющимся сравнительным данным в ГУР, либо выше или ниже при наличии обоснования возможности повышения или понижения ледового класса, согласованного РС. При изменении ледового класса в сторону повышения независимо от ледового класса следует руководствоваться положениями 5.2.3.13.1 — 5.2.3.13.3 ниже, за исключением

примечания к 5.2.3.13.1. В обосновании понижения ледового класса, как минимум, должны быть изложены причины необходимости снижения, а также обоснование соответствия судна сниженному ледовому классу.

Если судно имеет действующий ледовый класс (**III**, **II**, **IC**, **IB**, **IA**, **IA Super**) в соответствии с требованиями Финско-Шведских Правил для Судов Ледового Класса, он может быть без изменений перенесен в класс РС (см. разд. 10 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил постройки).

При присвоении ледовых классов **Arc4** и выше необходимо выполнить положения 5.2.3.13.1 — 5.2.3.13.3.

Если до завершения освидетельствования для приема судна в класс РС не выполнены условия, указанные 5.2.3.13.1 — 5.2.3.13.3, ледовый класс **Arc4** и выше не может быть присвоен. В этом случае по решению ГУР и по согласованию с судовладельцем может быть присвоен соответствующий балтийский ледовый класс в соответствии с разд. 10 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики» Правил постройки. Информация об этом должна быть внесена инспектором РС в статус освидетельствований судна (например, «В связи с невыполнением условий РС присвоения ледового класса **Arc4** и выше при приеме в класс судну присвоен балтийский ледовый класс [указать соответствующий знак]). Для присвоения судну ледового класса **Arc4** и выше необходимо выполнить условия 5.2.3.13 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства [вместо ссылки на нормативный документ РС рекомендуется перечислить условия из соответствующего нормативного документа].»).

Если ранее (во время нахождения судна в классе РС) судно имело ледовый класс **Arc4** и выше, о чем имеется соответствующая проверенная и подтвержденная информация ГУР), то проверка по 5.2.3.13.1 не требуется, при условии, что имеется соответствующий расчет, согласованный РС и инспектором РС подтверждено отсутствие изменений со времени ухода судна из класса РС в конструкции корпуса, механической установке, системах и устройствах судна, имеющих отношение к ледовому классу. При необходимости, расчет должен быть актуализирован инспектором РС или уполномоченным представителем судовладельца с последующим согласованием инспектором РС в части, касающейся информации по допускаемым размерам корпусных конструкций в соответствии с действующими требованиями правил.

5.2.3.13.1 Судовладельцем или уполномоченной судовладельцем организацией должна быть представлена на согласование в РС документация с результатами оценки соответствия судна применимым требованиям правил постройки и настоящих Правил к выбранному ледовому классу (по корпусу, устройствам, остойчивости и делению на отсеки, механической установке, системам и трубопроводам, ВРК в зависимости от выбранного судовладельцем ледового класса).

Примечание. При этом в части механизмов, механической установки, систем и трубопроводов достаточно проверить соответствие конструкции судна требованиям 2.1.1 части VII «Механические установки» Правил классификации и постройки морских судов и 4.3.1 части VIII «Системы и трубопроводы» Правил постройки.

5.2.3.13.2 При положительных результатах рассмотрения документации в соответствии с 5.2.3.13.1 и ее согласования (результаты отражаются в письме-заключении РС), необходимо предъявить судно Регистру к освидетельствованию для проверки выполнения требований РС к объектам, относящихся к ледовому классу, по их фактическому состоянию (включая по результатам замеров остаточных толщин корпусных конструкций) и дополнительных мероприятий, если назначены

по результатам согласования документации.

5.2.3.13.3 При положительных результатах освидетельствования и выполнении назначенных мероприятий (см. 5.2.3.13.2) судну присваивается соответствующий ледовый класс с выдачей Классификационного свидетельства, корректировкой других судовых документов, в которых указан ледовый класс, и направлением извещения об изменении символа класса судна в соответствующие подразделения ГУР/РС.

5.2.4 Обязательства Регистра, как теряющего общества.

5.2.4.1 При получении от судовладельца извещения о намерении перевести судно в класс другого общества ГУР должен немедленно информировать судовладельца (в письменном виде) о всех имеющихся на тот момент просроченных освидетельствованиях и невыполненных условиях сохранения класса и о всех неоплаченных счетах.

В целях сохранения судна в классе Регистра подразделению по наблюдению в эксплуатации необходимо провести переговоры с судовладельцем о причинах перевода судна в класс ИКО, обсудить возможность сохранения класса Регистра.

5.2.4.2 При получении письменной заявки принимающего общества ГУР срочно направляет запрос в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации для получения необходимой информации.

При получении запроса ГУР, подразделение РС в течение одного рабочего дня должно сообщить всю необходимую информацию, касающуюся статуса освидетельствований судна, включая полный перечень просроченных освидетельствований и условий сохранения класса, с указанием соответствующих сроков их выполнения, а также данные о применимости и соответствии судна УТ МАКО серии S.

Для судов, подлежащих расширенным освидетельствованиям, должна быть также представлена следующая документация:

последний Акт об оценке состояния/Отчет о состоянии корпуса;

программа расширенного освидетельствования для предстоящего очередного или промежуточного освидетельствования, независимо от того, намерено ли принимающее общество засчитывать освидетельствование как периодическое для поддержания класса, или нет.

5.2.4.3 По решению ГУР вся перечисленная в 5.2.4.2 информация в течение двух рабочих дней с момента получения письменной заявки направляется принимающему обществу.

Дополнительные сведения могут оговариваться, если необходимо, в сопроводительной документации.

В случаях, когда в полученной информации о статусе освидетельствований судна содержатся неопределенные или неясные сведения, ГУР должен предоставить подробную дополнительную информацию на английском языке по просьбе принимающего общества.

ГУР также сообщает принимающему обществу о возможности появления других условий присвоения класса по результатам выполненных освидетельствований, еще не оформленных документально.

5.2.4.4 По решению ГУР в течение одного месяца с момента получения заявки Регистр может:

.1 предоставить доступ принимающему обществу ко всем классификационным актам, включая отчет о замерах остаточных толщин последнего очередного освидетельствования и сведения о любых последующих замерах толщин, включая зоны со значительной коррозией, для ознакомления и составления данных по судну, как указано в приложении 29;

.2 в качестве альтернативы, предоставить принимающему обществу копии всех классификационных актов, включая отчет о замерах остаточных толщин последнего

очередного освидетельствования и сведения о любых последующих замерах толщин, включая зоны со значительной коррозией, для ознакомления и составления данных по судну, как указано в приложении 29.

Если документы по освидетельствованиям находятся в электронных файлах, передать их можно в электронном виде;

.3 предоставить данные по судну в объеме, не меньшем, чем указано в приложении 29, оставшиеся от всех предшествующих смен класса судна, проведенных после 1 июля 2001 г.

5.2.4.5 После направления Статуса освидетельствований судна по решению ГУР принимающему обществу направляется:

.1 в течение одного месяца от даты получения от принимающего общества заявки на смену класса дополнительная информация о невыполненных освидетельствованиях, условиях сохранения класса, выявленных по результатам освидетельствований, близких по времени к дате направления судовладельцем письменной заявки на смену класса и не включенных в указанный Статус;

.2 в течение пяти рабочих дней от даты получения от принимающего общества заявки на смену класса информация о допускаемых остаточных толщинах конструкции корпуса, применявшиеся к судну;

.3 в течение двенадцати рабочих дней от даты получения от принимающего общества заявки на смену класса отчеты об оценке в соответствии с УТ МАКО S19/S31 (если применимо).

5.2.4.6 Для судов, построенных по Общим правилам МАКО, судовладелец должен представить чертежи, включающие значения для каждого конструктивного элемента, как построечных и допустимых, так и любых «свободных добавок».

5.2.4.7 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, проходящим процедуру смены класса, ГУР при снятии класса судна направляет соответствующую информацию принимающему обществу.

5.2.4.8 Регистр, как общество, в котором судно состояло до перехода в класс теряющего общества, по решению ГУР, предоставляет в распоряжение принимающего общества копии классификационных документов, в той степени, в которой он располагает такой информацией, для составления Данных по судну, объем которого указан в приложении 29.

5.2.5 Смена класса на дату поставки судна.

5.2.5.1

Настоящие требования применимы в том случае, когда общество, которое осуществляло техническое наблюдение за постройкой судна (т.е. теряющее общество), выдало судну первое Классификационное свидетельство.

5.2.5.2 Обязательства Регистра как принимающего общества.

5.2.5.2.1 При получении заявки судовладельца на смену класса судна на класс РС, ГУР немедленно в письменном виде извещает судовладельца о том, что:

.1 все условия сохранения класса, выставленные теряющим обществом должны быть выполнены в установленный срок;

.2 условием для выдачи Классификационного свидетельства является получение Регистром копий чертежей, перечисленных в 5.2.3.10.

Если судовладелец не в состоянии предоставить все требуемые чертежи, ему следует рекомендовать обратиться напрямую в адрес теряющего общества с просьбой предоставить недостающие чертежи по его запросу.

5.2.5.2.2 До выдачи Классификационного свидетельства на дату поставки судна Регистр должен получить письменную заявку судовладельца, оформленную в произвольной форме, на смену класса с приложенной к ней копией первого Классификационного свидетельства от теряющего общества, а также любые условия сохранения класса с соответствующими датами исполнения и информацию, обычно

входящую в Статус освидетельствований судна.

При обращении судовладельца в подразделение РС заявка должна быть перенаправлена в ГУР в течение 1 рабочего дня с момента ее получения.

5.2.5.2.3 После получения письменной заявки судовладельца на смену класса ГУР должен уведомить теряющее общество о заявленной смене класса. Если Регистр не получит от теряющего общества вышеупомянутых документов на дату поставки судна, можно воспользоваться документами, предоставленными судовладельцем, и, после выполнения остальных применимых требований настоящей главы, выдать Классификационное свидетельство.

В подобных случаях к Классификационному свидетельству следует приложить напоминание судовладельцу о том, что условия, изложенные в 5.2.5.2.2 по-прежнему применимы.

5.2.5.2.4 Регистр не должен выдавать Классификационное свидетельство или другие документы, позволяющие судну эксплуатироваться, в следующих случаях:

пока все соответствующие освидетельствования, указанные в 5.2.3.2 не будут выполнены;

пока МА государства флага не будет предоставлена возможность в течение трех рабочих дней обеспечить Регистр дальнейшими инструкциями в соответствии с положениями статьи 10(5) Правила (ЕС) № 391/2009.

ГУР должно обеспечить подразделение РС, которому поручено осуществление процесса смены класса, инструкцией МА государства флага, если она будет предоставлена.

5.2.5.2.5 Классификационное свидетельство, выданное Регистром, сохраняется при условии выполнения любых условий сохранения класса, ранее выставленных судну теряющим обществом, в установленные сроки и так, как это как предписано теряющим обществом.

Любые оставшиеся условия сохранения класса и сроки их выполнения должны быть ясно указаны в следующих документах:

в первом Классификационном свидетельстве или в Итоговом отчете о переклассификации судна (форма 6.3.50) на судне;

в Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1), когда выдается Классификационное свидетельство.

5.2.5.2.6 В случае выдачи Классификационного свидетельства подразделение РС в течение одного рабочего дня направляет в ГУР копию Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50), Статуса освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) и, в течение 10 рабочих дней копию комплекта документов, выданных на судно, для проверки.

ГУР в течение 1 мес. с момента выдачи Классификационного свидетельства должно сообщить теряющему обществу дату его выдачи.

5.2.5.3 Обязательства Регистра, как теряющего общества.

5.2.5.3.1 При получении письменной заявки принимающего общества на дату поставки судна ГУР срочно направляет запрос в подразделение РС, которое осуществляло техническое наблюдение за постройкой судна и выдало судну первое Классификационное свидетельство.

При получении запроса из ГУР подразделение должно направить в отдел переклассификации судов ГУР копию первого Классификационного свидетельства, включая список любых условий сохранения класса с соответствующими датами исполнения, и информацию, обычно входящую в Статус освидетельствований судна.

Полученную от подразделения информацию ГУР направляет в принимающее общество.

Дополнительные сведения могут оговариваться, если необходимо, в сопроводительной документации.

5.2.5.3.2 ГУР в течение 1 мес. с момента выдачи первого Классификационного свидетельства может направить принимающему обществу информацию о допускаемых остаточных толщинах конструкции корпуса судна, применимых к судну.

5.2.5.3.3 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, проходящим процедуру смены класса, ГУР при снятии класса судна направляет соответствующую информацию принимающему обществу.

5.2.6 Прочие требования.

5.2.6.1 Любые разногласия, которые не могут быть урегулированы между двумя обществами самостоятельно, должны быть урегулированы в соответствии с «Процедурой МАКО по рассмотрению претензий» (Процедуры МАКО, том 3, приложение 4 – см. http://www.iacs.org.uk/ publications/procedures/).

5.2.6.2 Поскольку судно может находиться в отстое, принимающее общество должно проверить состояние класса судна у предшествующего общества путем запроса текущего статуса у судовладельца для подтверждения применимости настоящего раздела.

5.3 ПРИСВОЕНИЕ КЛАССА РЕГИСТРА

5.3.1 Общие положения.

Положения настоящей главы применяются для присвоения класса Регистра судам, не отвечающим стандартам, включая суда внутреннего плавания, валовой вместимостью более 100, самоходным и несамоходным, ограниченного или неограниченного района плавания, кроме судов, к которым применимы положения 5.2.

5.3.1.2 Для судов валовой вместимостью 100 и менее положения настоящей главы применяются в той мере, насколько это практически возможно и целесообразно. Все решения по присвоению класса Регистра таким судам принимаются подразделением РС по техническому наблюдению в эксплуатации во взаимодействии с подразделением РС, проводящим освидетельствование.

5.3.1.3 Классификационное свидетельство по окончании первоначального освидетельствования судна для присвоения класса выдается Регистром на полный срок.

5.3.1.4 В случае, если судно в период, предшествующий обращению судовладельца, имело, но потеряло класс РС, должны применяться положения 4.8.

5.3.1.5 Предполагаемый символ класса определяется ГУР при подготовке поручения подразделению РС на выполнение оценки соответствия судна Правилам постройки (см. 5.1.5).

Основной символ класса, а также дополнительные знаки и словесные характеристики устанавливаются в соответствии с 2.2 части I «Классификация» Правил постройки по результатам анализа обращения судовладельца (см. 5.1.3).

Окончательный символ класса присваивается судну на основании рассмотренной РС документации по приведению судна в соответствие с требованиями применимых Правил постройки и подтверждается ГУР при получении от подразделения РС заявки на присвоение регистрового номера согласно установленному в Регистре порядку.

Изменение подтвержденного символа класса выполняется в соответствии с 3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

5.3.2 Обязательства Регистра.

5.3.2.1 Выполнение работ по присвоению класса РС осуществляется по письменной заявке судовладельца.

5.3.2.2 Анализ заявки выполняется ГУР в соответствии с 5.1.3 и 5.1.4.

5.3.2.3 По результатам анализа заявки ГУР письменно извещает компанию об условиях приема судна в класс РС, обращая внимание на следующее:

.1 оценка соответствия судна Правилам постройки в соответствии с 5.1.5 и 5.1.6, а также первоначальное освидетельствование для присвоения класса РС в соответствии с 5.3.3 должны быть выполнены в полном объеме;

.2 техническая документация в соответствии с 5.3.3.2 должна быть представлена Регистру для рассмотрения и одобрения;

.3 Классификационное свидетельство может быть выдано только после одобрения технической документации, выполнения всех необходимых освидетельствований, приведения судна в соответствие с Правилами постройки (по результатам оценки), а также согласования, при необходимости, эквивалентных (равноценных) замен.

5.3.2.4 Условиями выдачи Классификационного свидетельства или других документов, позволяющих судну эксплуатироваться, являются:

.1 выполнение всех соответствующих освидетельствований в полном объеме;

.2 завершение рассмотрения и одобрения технической документации для проверки соответствия судна применимым требованиям Правил постройки;

.3 предоставление возможности морской администрации государства флага

в течение трех рабочих дней обеспечить Регистр дальнейшими инструкциями в соответствии с положениями статьи 10(5) Правила (ЕС) № 391/2009.

ГУР направляет в МА государства флага запрос на предоставление дополнительных инструкций одновременно с поручением на освидетельствование судна в подразделение РС и обеспечивает данное подразделение инструкциями МА государства флага, если они будут представлены.

5.3.3 Технические требования.

5.3.3.1 По результатам оценки соответствия судна Правилам постройки согласно 5.1.4 и 5.1.5 судовладельцем или уполномоченным представителем должна быть разработана техническая документация по приведению судна в соответствие требованиям применимых Правил постройки. Разработанная документация должна быть направлена в ГУР или по его поручению – в подразделение РС.

5.3.3.2 Техническая документация должна включать:

.1 расчеты по проверке соответствия конструкций корпуса требованиям части II «Корпус» Правил постройки, включая определение допускаемых остаточных размеров элементов корпусных конструкций в соответствии с 5.12.3 части I «Общие положения» Правил. Расчеты могут быть представлены на русском или английском языке, или на обоих языках. При этом, титульный лист и итоговая таблица с допускаемыми остаточными размерами должны быть выполнены на русском и английском языках либо только на английском. Допускается полностью русскоязычный вариант для судна под флагом РФ, если оно не будет эксплуатироваться на международных рейсах;

.2 эксплуатационную (судовую) документацию по остойчивости (на русском и/или английском языке), включая информацию об остойчивости, информацию об остойчивости при перевозке зерна, информацию об остойчивости при перевозке незерновых навалочных грузов, информацию об аварийной посадке и остойчивости, в зависимости от того, что применимо;

дополнительно для ПБУ/МСП:

руководство по эксплуатации;

протокол кренования или соответствующий объединенный документ, одобренный предыдущей МА государства флага или организацией по ее поручению;

схему деления судна на отсеки с указанием отверстий в переборках и палубах, а также с указанием типа закрытий;

схему перетоков и устройств для спрямления крена;

схему балластной и осушительной систем;

.3 документацию, перечисленную в 5.3.4;

.4 мероприятия по устранению несоответствий (расчеты, результаты испытаний, чертежи и т.д.) в соответствии с 5.1.6;

.5 при присвоении судну ледового класса необходимо выполнить требования 3.2.7.1.1 — 3.2.7.1.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил;

5.3.3.3 Для судов, построенных на класс ИКО, имеющих систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, или классифицированных такими ИКО в эксплуатации, техническая документация, представляемая в объеме 5.3.4, подлежит рассмотрению Регистром с целью подтверждения отсутствия изменений/переоборудований элементов судна.

5.3.3.4 Техническая документация должна быть представлена в электронном виде с сопроводительным письмом и перечнем документов.

Для погружных, полупогружных и самоподъемных ПБУ, МСП и других объектов (понтоны, платформы, острова и т.д.), опирающихся на грунт и которые будут перемещены и установлены на новом месте, должны быть выполнены расчеты по проверке соответствия конструкций корпуса ПБУ и МСП в соответствии с требованиями части II «Корпус» Правил ПБУ/МСП.

5.3.3.5 Техническая документация подлежит рассмотрению Регистром в установленном порядке.

5.3.3.6 Если по результатам рассмотрения техническая документация одобряется с замечаниями, которые требуют доработки после присвоения судну класса РС, в итоговом письме-заключении должно быть сформулировано требование о принятии определенных мер в установленный срок для сохранения класса, в соответствии с разд. 7 части I «Общие положения».

5.3.3.7 В случае, если для получения полной информации о судне судовладельцем предприняты все необходимые усилия, но представить те или иные чертежи из перечисленных в 5.3.4 не представляется возможным, то для присвоения судну класса Регистра в ГУР или подразделение РС, рассматривающего техническую документацию по его поручению, должны быть предоставлены другие равнозначные (альтернативные) технические данные.

5.3.3.8 Отступления от Правил постройки, а также расчеты, результаты испытаний и иных действий, которые позволят применить такие отступления, рассматриваются Регистром в составе Мероприятий по устранению несоответствий (см. 5.3.3.2).

5.3.3.9 Письмо-заключение по результатам рассмотрения документации по приведению судна в соответствие требованиям применимых Правил постройки должно быть направлено судовладельцу Главным управлением или подразделением РС, которому рассмотрение было поручено.

Вся переписка по рассмотрению технической документации, в случае выполнения рассмотрения подразделением РС, включая письма с замечаниями, письмо-заключение, перечень отступлений от Правил постройки, направляется в копии в ГУР.

5.3.3.10 Первоначальное освидетельствование судна для присвоения класса РС организуется ГУР после получения копии письма-заключения о рассмотрении технической документации.

Первоначальное освидетельствование судна выполняется подразделением РС только по поручению ГУР.

При подготовке поручения ГУР должны быть учтены все известные негативные факторы истории судна (см. 5.1.3.3), а также условия сохранения класса, выставленные ИКО (см. 5.3.3.12), при наличии.

Подразделение РС, которому поручено первоначальное освидетельствование, должно заключить с судовладельцем договор о первоначальном освидетельствовании и классификации судна (форма 430.1.8-3).

5.3.3.11 Объем первоначального освидетельствования устанавливается ГУР в каждом случае в зависимости от возраста судна и с учетом технического состояния объектов, на основе объема очередного освидетельствования, включая освидетельствование подводной части судна в доке. При проведении первоначального освидетельствования должны выполняться положения 2.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» и применимых разделов части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил. Определение технического состояния корпусных конструкций судна выполняется в соответствии с разд. 5 части I «Общие положения» Правил. При первоначальном освидетельствовании инспектором РС может быть потребовано проведение дополнительных испытаний и измерений, включая испытания материалов, неразрушающий контроль и гидравлические испытания.

5.3.3.12 Если судно в течение предшествующего пятилетнего срока в какой-либо период времени было классифицировано ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, и на судне не было произведено каких-либо изменений/переоборудования/модернизации с момента снятия класса ИКО, объем первоначального освидетельствования должен быть не ниже предписанного

положениями 5.2.3.

5.3.3.13 В ходе первоначального освидетельствования подразделением РС должна быть выполнена проверка фактического соответствия конструкции судна, состава и расположения оборудования и систем представленным чертежам. В случае выявления несоответствий, судовладелец должен быть поставлен в известность о необходимости приведения судна в соответствие представленным чертежам или доработки технической документации с учетом применимых требований Правил постройки с последующим ее рассмотрением РС.

5.3.3.14 Первоначальное освидетельствование должно включать в себя проведение технического наблюдения за выполнением мероприятий по приведению судна в соответствие с требованиями Правил постройки. Результаты должны быть отражены в акте (форма 6.3.10) или отчете (форма 6.1.03).

5.3.3.15 Главное управление РС обеспечивает подразделение РС, которому поручено первоначальное освидетельствование, инструкциями МА государства флага, если они будут представлены.

5.3.3.16 Освидетельствование судна в соответствии с применимыми Международными конвенциями, кодексами и резолюциями, а также освидетельствование конвенционного оборудования судна в соответствии с Правилами Регистра выполняется согласно части III «Освидетельствование судов в соответствии с Международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».

5.3.3.17 Подразделение РС после завершения первоначального освидетельствования должно:

.1 в течение одного рабочего дня направить Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) в ГУР и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации;

.2 в течение 10 рабочих дней:

направить копию комплекта документов, выданных на судно, а также рассмотренную документацию по проверке соответствия судна требованиям применимых Правил постройки, в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации для хранения в формуляре судна;

направить копию комплекта документов, выданных на судно, в ГУР для организации проверки;

5.3.3.18 ГУР после выдачи постоянного Классификационного свидетельства должно информировать в установленном порядке МА государства флага о дате выдачи Классификационного свидетельства.

5.3.4 Чертежи, представляемые судовладельцем Регистру:

.1 основные чертежи:

чертеж общего расположения;

эпюра емкостей (capacity plan);

гидростатические кривые;

расчет аварийной остойчивости, где применимо;

.2 чертежи по корпусу:

мидель-шпангоут;

продольный разрез;

палубы;

растяжка наружной обшивки;

поперечные переборки;

руль и баллер руля;

люковые закрытия;

кормовая оконечность;

.3 чертежи по механической установке:

чертеж общего расположения механизмов энергетической установки;

валопровод (промежуточный, упорный и гребной валы);

чертеж гребного винта;

главные двигатели, движительная установка и соединительные муфты (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные);

для судов с паротурбинными установками:

главные котлы, пароперегреватели и экономайзеры (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные) и главный паропровод;

схема балластной и осушительной систем;

принципиальные схемы генерирования и распределения электроэнергии от основных и аварийных источников;

чертежи рулевого устройства и систем рулевого привода, наименование изготовителя рулевого привода и технические данные;

.4 расчет крутильных колебаний (представляется для судов возрастом до двух лет);

.5 для судов со знаком ледовых усилений в символе класса (дополнительно) чертежи упругих муфт и/или устройств, ограничивающих крутящий момент в гребном валопроводе (или наименование изготовителя, тип и технические данные);

.6 для нефтеналивных судов (дополнительно) чертежи насосного оборудования в носовой и кормовой частях судна, а также систем осушения коффердамов и насосных отделений;

.7 при наличии знака о безвахтенном обслуживании машинного отделения в символе класса (дополнительно):

перечень оборудования и устройств аварийной сигнализации;

чертеж системы пожарной сигнализации;

перечень автоматических функций безопасности (замедление, отключение и т.п.);

схемы проверки работоспособности;

.8 дополнительная информация, которая может быть потребована РС при рассмотрении документации;

.9 дополнительная информация, которая может потребоваться в зависимости от требований МА государства флага;

.10 для ПБУ и МСП дополнительно:

.10.1 чертежи опорных стабилизирующих колонн, колонн погружных насосов забортной воды, портала опорных колонн, портала буровой вышки с узлами крепления его «по-походному», цистерн и башмаков опорных колонн, рабочей платформы полупогружной или погружной ПБУ, устройств подъема и спуска корпуса и фиксирующего устройства корпуса и фиксирующего устройства СПБУ, расположения взрывоопасных зон, с обозначением их категорий, расположения всего электрического оборудования и прокладки кабелей во взрывоопасных помещениях и пространствах, центральных дистанционных постов управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

.10.2 информационные материалы по устойчивости ПБУ/МСП на грунте при воздействии ветра, волн, течения, сил веса и плавучести и др.;

.10.3 принципиальные схемы устройств управления, систем блокировок, защиты и сигнализации электрических приборов механизмов подъема и спуска корпуса СПБУ с указанием их технических характеристик, механизмов подъема и спуска забортного трубопровода и погружных насосов забортной воды, электрических систем дистанционного управления указанными электроприводами, защиты и сигнализации;

.10.4 описания принципа работы систем управления, блокировки, защиты и сигнализации устройств дистанционного управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

.10.5 инструкция (руководство) по эксплуатации ПБУ и МСП;

.10.6 заключения компетентных органов по пожаро- и взрывобезопасности ПБУ и МСП, связанных с работой бурового оборудования.

При отсутствии на момент присвоения класса какого-либо из указанных выше документов, Регистр может принять альтернативные технические данные в соответствии с 5.3.3.7.

5.4 ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

5.4.1 Результаты первоначального освидетельствования при приеме судна в класс РС оформляются в соответствии с внутренними процедурами Регистра, а также применимыми положениями Руководства и Правил.

По завершении первоначального освидетельствования судна с целью смены класса на класс РС в соответствии с 5.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», оформляется Итоговый отчет о смене класса судна (форма 6.3.50).

Для грузовых и пассажирских накатных судов (типа ро-ро) дополнительно должен быть оформлен Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10), подтверждающий соответствие судна применимым унифицированным требованиям МАКО группы S.

5.4.2 При смене класса судна без смены флага конвенционные документы оформляются в соответствии с положениями 4.2.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».

При смене класса судна со сменой флага конвенционные документы оформляются в соответствии с положениями 4.2.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями».

5.4.3 По завершении первоначального освидетельствования судна выполняется фотоотчет в соответствии с положениями 3.4 части I «Общие положения».

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ОТЧЕТ ОБ ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ СУДНА ПРАВИЛАМ ПОСТРОЙКИ

Основные данные судна:

Название судна	
ИМО №	
Флаг	
Порт приписки	
Классификационное общество. Символ класса	
Тип судна	
Дата и место постройки	
Валовая вместимость	
Дедвейт	
Длина судна (МК-69)	
Мощность ГД, кВт	
Район плавания	

Нижеподписавшийся(еся) инженер(ы)-инспектор(ы) провели оценку судна с целью определения степени соответствия судна требованиям Правилам классификации и постройки Российского морского регистра судоходства в соответствии с Поручением Главного управления РС:

_____

Порт проведения оценки судна _____ Страна _____ Дата _____

Регистр не берет на себя обязательств по присвоению судну класса РС по результатам оценки. Использование Отчета стороной, его заказавшей и (или) любыми третьими лицами, в иных целях не влечет какой-либо ответственности Регистра за последствия такого решения.

Ни при каких обстоятельствах ответственность Регистра не может превышать ту, которая оговорена в Общих условиях оказания услуг Регистром (размещены на сайте www.rs-class.org).

Приложения:

1. Перечень несоответствий, подлежащих устранению для приведения судна в соответствие с требованиями Правил классификации и постройки Российского морского регистра судоходства на _____ листах.
2.
3.

Инженер-инспектор(ы) _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПЕРЕЧЕНЬ НЕСООТВЕТСТВИЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ УСТРАНЕНИЮ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ СУДНА В СООТВЕТСТВИЕ С ТРЕБОВАНИЯМИ ПРАВИЛ ПОСТРОЙКИ

№ п/п	Объект технического наблюдения	Пункт Правил[1]	Описание несоответствия	Комментарий ГУР
1	2	3	4	5

[1] Правила классификации и постройки Российского морского регистра судоходства, действующие на дату постройки судна, если в последующих изданиях не определено иное.

6 ПРОЦЕДУРА ПРИСВОЕНИЯ, СОХРАНЕНИЯ И СНЯТИЯ КЛАССА СУДНА, НАХОДЯЩЕГОСЯ В ДВОЙНОМ ИЛИ СОВМЕСТНОМ КЛАССЕ

6.1 ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ

6.1.1 Настоящий раздел разработан в развитие положений 1.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и включает в себя процедурные требования МАКО, обязательные для выполнения при присвоении, сохранении и снятии класса судна, находящегося в двойном или совместном классе.

Настоящая процедура и требования в отношении присвоения, сохранения или снятия двойного или совместного класса применяется, если не указано иное, к судам валовой вместимостью более 100, любого типа, самоходным или нет, ограниченного или неограниченного района плавания, за исключением судов, эксплуатирующихся на внутренних водных путях.

Положения настоящего раздела применимы при взаимодействии РС с ИКО, имеющими систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, в отношении судов, признанных первым классификационным обществом как отвечающими стандартам.

6.1.2 В дополнение к определениям, приведенным в разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе используются следующие определения.

Второе классификационное общество – общество, которое Владелец просит принять судно, уже классифицированное другим Обществом, в двойной или совместный класс.

Первое классификационное общество – общество, классифицировавшее судно, которое по заявке Владельца вводится в двойной или совместный класс с другим Обществом.

Снимающее общество – общество, которое снимает свой класс у судна, находящегося в двойном или совместном классе (см. Примечание).

Примечание. В разделе 6 и формах G и L в приложении 1, приложении 2 и приложении 3, уходящее Общество называют «теряющим», если контекст очевиден.

Сохраняющее общество – общество, в классе которого остается судно, находившееся в двойном или совместном классе, когда класс другого обществ приостановлен или снят.

Судно с двойным классом – судно, которое имеет класс, присвоенный двумя классификационными обществами, когда каждое классификационное общество выступает, как если бы оно было единственным классификационным обществом, присваивающим класс данному судну, и проводит освидетельствования независимо от другого классификационного общества в соответствии со своими собственными требованиями и по своему графику.

Судно с совместным классом – судно, которое имеет класс, присвоенный двумя классификационными обществами, между которыми заключено письменное соглашение конкретно по данному судну, касающееся разделения работы.

6.2 ПРИСВОЕНИЕ СУДНУ, УЖЕ ИМЕЮЩЕМУ КЛАСС ОДНОГО ИЗ ЧЛЕНОВ МАКО, КЛАССА ВТОРОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА

6.2.1 Обязательства второго классификационного общества.

6.2.1.1 Как только судовладелец обратится с заявкой к классификационному обществу присвоить существующему судну, которое уже имеет класс, присвоенный другим (первым) классификационным обществом, свой двойной или совместный класс, второе классификационное общество должно немедленно в письменной форме известить судовладельца о следующем:

.1 второе классификационное общество принимает только такое судно, которое не имеет никаких просроченных освидетельствований или просроченных условий сохранения класса;

.2 судовладелец должен информировать первое классификационное общество о своей заявке ко второму классификационному обществу;

.3 судовладелец должен уполномочить первое классификационное общество представить второму классификационному обществу информацию относительно текущего классификационного статуса и документов, представленных в соответствии с Приложением 29, для сведения и использования вторым классификационным обществом при проведении своих освидетельствований, необходимых для присвоения класса;

.4 когда судовладелец решает снять двойной или совместный класс, то прежде чем снять класс одного из двух классификационных обществ судовладелец должен информировать оба классификационных общества о своих намерениях;

.5 когда судовладельца известят о том, что одно из классификационных обществ, участвовавшее в присвоении двойного или совместного класса, временно приостанавливает или снимает класс, то судовладелец должен незамедлительно информировать сохраняющее классификационное общество о действии, предпринятом другим классификационным обществом;

.6 экземпляры чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, должны быть представлены второму классификационному обществу как непременное условие для получения постоянного Классификационного свидетельства. Если судовладелец не может представить все требуемые чертежи, то второе классификационное общество должно попросить его дать поручение первому классификационному обществу передать экземпляр чертежей второму классификационному обществу с рекомендацией выставить первым классификационным обществом счет за предоставление документации второму классификационному обществу, а последнее (т.е. второе классификационное общество), в свою очередь, получит возмещение расходов с судовладельца.

6.2.1.2 В течение двух рабочих дней по получении в Главном управлении второго классификационного общества или в одном из его назначенных представительств письменной заявки судовладельца относительно присвоения класса второго классификационного общества, последнее должно уведомить первое классификационное общество о заявленном присвоении второго класса, используя форму G (см. Приложение 21) с должным образом заполненной частью A и с приложением поручения судовладельца на передачу второму классификационному обществу статуса освидетельствований первого классификационного общества.

6.2.1.3 До выдачи временного Классификационного свидетельства второе классификационное общество должно выполнить следующее:

.1 получить от судовладельца письменное заявление относительно присвоения класса второго классификационного общества, содержащее поручение, предназначенное второму классификационному обществу на получение текущего статуса класса от первого классификационного общества;

.2 получить статус классификационных освидетельствований из главного управления первого классификационного общества или из одного из его представительств;

.3 для двойного класса – провести освидетельствование в целях присвоения своего класса в соответствии требованиями 5.2.3.2, принимая во внимание выставленные условия сохранения класса в статусе класса, предоставляемом первым классификационным обществом;

.4 для совместного класса – провести первоначальное освидетельствование, как минимум, в объеме ежегодного освидетельствования.

6.2.1.4 Второе классификационное общество в течение 1 мес. от даты выдачи временного Классификационного свидетельства должно проинформировать первое классификационное общество о выдаче этого Свидетельства.

Для сообщения должна использоваться форма G (см. Приложение 21) с должным образом заполненными частями A и B. Любая дополнительная информация, касающаяся невыполненных освидетельствований или условий сохранения класса, полученная от первого общества в соответствии с 6.2.2.5, должна приниматься во внимание согласно 6.2.1.3.3 в зависимости от того, что применимо, и в адрес первого общества должны направляться сообщения с использованием формы G с должным образом заполненной частью B-1 в течение 1 мес. после завершения освидетельствования.

6.2.1.5 Выполнить и документально подтвердить анализ уполномоченным лицом классификационных актов первого общества, принимая во внимание положения, указанные в Приложении 29.

6.2.1.6 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам при присвоении класса и о статусе освидетельствований таких судов второе классификационное общество после завершения оформления процедуры присвоения класса должно направить форму G (см. Приложение 21) с надлежащим образом заполненными частями A, B и C в базу данных по смене класса и первому классификационному обществу.

6.2.2 Обязательства первого классификационного общества.

6.2.2.1 В течение двух рабочих дней после получения письменной заявки в своем Главном управлении или в одном из назначенных представительств первое классификационное общество должно известить второе общество о текущем статусе освидетельствований класса, включая полный перечень освидетельствований и условий сохранения класса. Должны быть также представлены самые последние отчеты оценки состояния/краткие отчеты о состоянии корпуса и документ по планированию освидетельствований для начатого очередного освидетельствования (для судов с символом класса **ESP**). В тех случаях, когда статус класса получен на языке, недостаточно понятном второму классификационному обществу, или содержит нечеткие или расплывчатые формулировки, первое классификационное общество должно по запросу второго классификационного общества предоставить дополнительную, подробную информацию на английском языке по запросу общества. Первое классификационное общество обязано сообщить второму классификационному обществу о возможности появления дальнейших условий сохранения класса, выявленных в результате освидетельствований, о которых первому классификационному обществу известно, что они проведены, но отчеты по которым еще не получены. Для сообщений о статусе класса первое классификационное общество должно использовать отчетную форму L (см. Приложение 20); при необходимости, подробные сведения могут быть приведены в сопроводительных документах.

6.2.2.2 В течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в 6.2.2.1, первое классификационное общество обязано представить все отчетные документы

по классификационным освидетельствованиям второму классификационному обществу для их анализа и соответствующего сообщения в объеме, которым располагает первое классификационное общество, позволяющем второму классификационному обществу сохранить Данные по судну, указанные в приложении 29, согласно 6.2.1.5.

6.2.2.3 В качестве альтернативы требованиям 6.2.2.2 первое классификационное общество обязано в течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в 6.2.2.1, представить второму классификационному обществу по его запросу копию формуляра судна с отчетными документами, позволяющего второму классификационному обществу сохранить Данные по судну, указанные в Приложении 29, согласно 6.2.1.5. Этот формуляр может быть направлен электронной почтой, если электронный формуляр существует.

6.2.2.4 В течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в 6.2.2.1, первое классификационное общество должно также представить любые данные по судну в отношении класса (см. Приложение 29), охватывающие сведения по текущей классификации и по предшествующим сменам класса, проведенным после 1 июля 2001 г.

6.2.2.5 Первое классификационное общество, согласно 6.2.2.1, в течение 1 мес. со дня выдачи своего классификационного статуса второму классификационному обществу должно направить второму классификационному обществу дополнительную информацию по невыполненным освидетельствованиям и/или условиям сохранения класса, выставленным по результатам освидетельствований, близких по времени к дате письменной заявки судовладельца на присвоение судну второго класса и не включенных в указанный статус, по форме L (см. Приложение 20) с должным образом заполненной частью А-1 и информацию по допускаемым износам конструкций, которые применялись к судну.

6.3 ПРИСВОЕНИЕ И СОХРАНЕНИЕ КЛАССА ПРИ ДВОЙНОЙ ИЛИ СОВМЕСТНОЙ КЛАССИФИКАЦИИ

6.3.1 При двойном классе в случае судна в эксплуатации или судна в постройке, каждое классификационное общество действует независимо от другого классификационного общества.

6.3.2 В случае судна в эксплуатации при совместном классе:

.1 каждое классификационное общество действует от имени другого классификационного общества в соответствии с соглашением, заключенным между этими двумя классификационными обществами. Это соглашение должно четко определять объем работ каждого классификационного общества;

.2 каждое классификационное общество должно удостовериться, была ли работа, выполненная другим классификационным обществом от его имени, завершена в соответствии с соглашением.

6.3.3 Процедура присвоения совместного класса в постройке приведена в части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

6.4 ПРИСВОЕНИЕ КЛАССА ВТОРОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА НА ДАТУ ПОСТАВКИ СУДНА, КОТОРОЕ КЛАССИФИЦИРОВАНО ПЕРВЫМ КЛАССИФИКАЦИОННЫМ ОБЩЕСТВОМ

6.4.1 Настоящие требования на присвоение класса второго классификационного общества применимы в том случае, когда общество, которое осуществляло техническое наблюдение за постройкой судна (т.е. первое классификационное общество), выдало судну первое Классификационное свидетельство.

6.4.2 Обязательства второго классификационного общества.

6.4.2.1 Как только судовладелец обратится с заявкой в классификационное общество (второе классификационное общество) присвоить двойной или совместный класс судну, которое на дату поставки уже имеет класс, присвоенный другим (первым) классификационным обществом, второе классификационное общество должно немедленно в письменной форме известить судовладельца о следующем:

.1 судовладелец должен информировать первое классификационное общество о своей заявке ко второму классификационному обществу;

.2 судовладелец должен уполномочить первое классификационное общество представить второму классификационному обществу его Классификационное свидетельство;

.3 когда судовладелец решает снять двойной или совместный класс, то прежде чем снять класс одного из двух классификационных обществ, судовладелец должен информировать оба классификационных общества о своих намерениях;

.4 когда судовладельца известят о том, что одно из классификационных обществ, участвовавшее в присвоении двойного или совместного класса, приостанавливает или снимает класс, то судовладелец должен незамедлительно информировать сохраняющее классификационное общество о действии, предпринятом другим классификационным обществом;

.5 копии чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, должны быть представлены второму классификационному обществу как непременное условие для получения постоянного Классификационного свидетельства. Если судовладелец не может представить все требуемые чертежи, то второе классификационное общество должно попросить его дать поручение первому классификационному обществу передать ему (второму классификационному обществу) копии чертежей с рекомендацией выставить первому классификационному обществу счет за предоставление документации второму классификационному обществу, а последнее (второе классификационное общество), в свою очередь, получит возмещение расходов с судовладельца.

6.4.2.2 По получении в главном управлении второго классификационного общества или в одном из его назначенных представительств письменной заявки судовладельца относительно присвоения класса второго классификационного общества, последнее должно уведомить первое классификационное общество о заявленном присвоении второго класса, используя форму G с должным образом заполненной частью A и с приложением поручения судовладельца на передачу второму классификационному обществу первого Классификационного свидетельства, включая список любых условий сохранения класса, с соответствующими датами исполнения, и информацию, обычно входящую в статус освидетельствований.

6.4.2.3 До выдачи временного Классификационного свидетельства на дату поставки судна второе классификационное общество должно выполнить следующее:

.1 получить от судовладельца письменное заявление относительно присвоения класса второго классификационного общества на дату поставки судна, содержащее поручение, предназначенное второму классификационному обществу на получение

копии первого Классификационного свидетельства от первого классификационного общества;

.2 получить копию первого классификационного свидетельства из главного управления первого классификационного общества, или из одного из его представительств, или от инспектора, осуществляющего техническое наблюдение за постройкой судна на верфи, включая любые условия сохранения класса и информацию, обычно входящую в статус освидетельствований;

.3 провести и успешно завершить все соответствующие освидетельствования, перечисленные в 5.2.3.3.

6.4.2.4 Второе классификационное общество в течение 1 мес. с момента выдачи временного Классификационного свидетельства должно сообщить первому классификационному обществу дату его выдачи. Для этого главным управлением второго классификационного общества должна быть использована отчетная форма G с должным образом заполненными частями A и B.

6.4.2.5 До окончательного получения класса второго классификационного общества это общество должно получить чертежи и информацию в соответствии с 5.2.3.10.

6.4.2.6 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам при присвоении класса и о статусе освидетельствований таких судов второе классификационное общество после завершения процедуры присвоения класса должно направить форму G (см. Приложение 21) с надлежащим образом заполненными частями A, B и C в базу данных по смене класса и первому классификационному обществу.

6.4.3 Обязательства первого классификационного общества.

6.4.3.1 После получения письменной заявки на дату поставки судна в своем Главном управлении или в одном из назначенных представительств первое классификационное общество должно предоставить второму классификационному обществу первое Классификационное свидетельство, включая список любых условий сохранения класса, с соответствующими датами исполнения, и информацию, обычно входящую в Статус освидетельствований судна. Для направления сообщений первое классификационное общество должно использовать отчетную форму L с заполненной частью A. Дополнительные сведения могут оговариваться, если необходимо, в сопроводительной документации.

6.4.3.2 Первое классификационное общество должно в течение 1 мес. с момента выдачи первого Классификационного свидетельства направить второму классификационному обществу информацию по допускаемым остаточным толщинам конструкции корпуса судна, применимым к судну (информация направляется по форме L с заполненными частями A и A-1, если последняя применима).

6.5 ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

6.5.1 Основанием для выдачи Классификационного свидетельства РС с целью присвоения двойного или совместного класса являются отчетные документы РС, указанные в 5.4.1.

6.5.2 Конвенционные документы оформляются в соответствии с требованиями 5.4.2.

6.6 СНЯТИЕ КЛАССА ОДНОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА ПРИ ДВОЙНОЙ КЛАССИФИКАЦИИ

6.6.1 Обязательства классификационного общества, сохраняющего свой класс (сохраняющее общество).

6.6.1.1 Как только сохраняющее классификационное общество получит письменную заявку от судовладельца, касающуюся его намерения снять класс другого классификационного общества или же информацию о том, что класс был снят другим классификационным обществом, то сохраняющее классификационное общество должно незамедлительно известить в письменной форме судовладельца о следующем:

.1 Классификационное свидетельство сохраняющего классификационного общества остается в силе при условии:

для судов возрастом менее 15 лет – выполнения сохраняющим классификационным обществом всех условий сохранения класса теряющего классификационного общества в первом порту захода, в котором могут быть проведены освидетельствования и подтверждено сохраняющим классификационным обществом выполнение в предписанные сроки всех выставленных условий сохранения класса теряющего классификационного общества;

для судов возрастом 15 лет и более – выполнения теряющим классификационным обществом всех просроченных условий сохранения класса и выполнения сохраняющим классификационным обществом всех выставленных условий сохранения класса теряющего классификационного общества в предписанные сроки;

.2 судовладелец должен уполномочить сохраняющее классификационное общество запросить от теряющего классификационного общества текущий статус класса;

.3 положения, указанные в 6.6.1.1.1 — 6.6.1.1.2, применимы ко всем дополнительным выставленным на судне условиям сохранения класса, которые не были включены в первичный статус освидетельствований, предоставленный ранее теряющим классификационным обществом сохраняющему классификационному обществу, по причине проведения освидетельствований в период времени, близкий к дате подачи заявки о снятии класса. Такие дополнительные условия сохранения класса, если они получены после выдачи временного Классификационного свидетельства или подтверждения срока действия Классификационного свидетельства сохраняющим классификационным обществом и оказались просроченными, должны выполняться в первом порту захода, в котором могут быть проведены освидетельствования соответствующим классификационным обществом, в зависимости от возраста судна.

6.6.1.2 Сохраняющее классификационное общество должно получить от судовладельца письменное подтверждение о намерении снять класс теряющего классификационного общества, содержащее поручение для сохраняющего классификационного общества получить текущий статус класса из главного управления теряющего классификационного общества или одного из его назначенных представительств.

6.6.1.3 В течение двух рабочих дней по получении письменного подтверждения судовладельца о намерении снять класс теряющего классификационного общества в главном управлении или в одном из его назначенных представительств сохраняющее классификационное общество должно запросить теряющее классификационное общество, на основании поручения судовладельца, выдать Статус освидетельствований судна. Однако, если сохраняющее классификационное общество не получит статус класса от теряющего классификационного общества в течение трех рабочих дней с момента подачи заявки, то сохраняющее классификационное общество может воспользоваться информацией о статусе освидетельствований,

предоставленной судовладельцем, и после выполнения других применимых требований настоящей процедуры сохраняющее классификационное общество может подтвердить срок годности своего Классификационного свидетельства.

6.6.1.4 Сохраняющее классификационное общество должно приостановить действие своего Классификационного свидетельства и других соответствующих документов, если не завершены с удовлетворительными результатами какие-либо просроченные освидетельствования или не выполнены какие-либо просроченные условия сохранения класса теряющего общества, ранее выставленные в отношении рассматриваемого судна и указанные судовладельцу для выполнения в первом порту захода, где могут быть проведены освидетельствования, в зависимости от возраста судна.

Если в первом порту захода для освидетельствования не имеется ремонтных возможностей, судно может быть допущено для совершения прямого рейса в порт, где такие возможности имеются, для выполнения освидетельствований в связи с просроченными условиями сохранения класса. В этом случае сохраняющее классификационное общество должно информировать судовладельца и теряющее классификационное общество о принятом решении (например, о согласовании условий прямого рейса и порта проведения ремонта).

6.6.1.5 Срок действия Классификационного свидетельства сохраняющего классификационного общества сохраняется при условии выполнения любых условий сохранения класса, ранее выставленных судну теряющим классификационным обществом, в установленные сроки, как это предписано теряющим классификационным обществом. Условия сохранения класса, оставшиеся невыполненными, и сроки их выполнения должны быть ясно указаны в следующих документах:

в формуляре судна, если он имеется на судне;

в Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

6.6.1.6 Сохраняющее общество в течение 1 мес. с момента завершения освидетельствования должно сообщить теряющему обществу о мерах (с указанием дат и мест), предпринятых для выполнения каждого просроченного условия сохранения класса, если таковые имеются, выставленных в отношении рассматриваемого судна, как указано судовладельцу теряющим обществом. Для сообщения должна использоваться форма G (см. приложение 21) с должным образом заполненными частями A и B. К копии, направленной в теряющее общество, должен быть приложен перечень дат, мест и мер, предпринятых для выполнения каждого просроченного условия сохранения класса, как указано судовладельцу теряющим обществом. Если теряющее общество не сообщает ни о каких просроченных позициях, то эта форма с должным образом заполненными частями A и B должна быть направлена в теряющее общество и в базу данных по смене класса в течение 1 мес. с даты направления части A формы L.

Любая дополнительная информация относительно невыполненных условий сохранения класса, полученная от теряющего классификационного общества согласно 6.6.2.3, должна рассматриваться в соответствии с 6.6.1.4 и 6.6.1.5, в зависимости от того, что применимо. Когда эта дополнительная информация получена, то любые освидетельствования и условия сохранения класса, которые просрочены, должны рассматриваться теряющим классификационным обществом в первом порту захода, в котором могут быть проведены освидетельствования, в зависимости от возраста судна. Если это не проведено, то немедленно должно быть приостановлено действие Классификационного свидетельства, если только судовладелец не согласится, прервав коммерческий рейс, проследовать прямо в подходящий порт для выполнения любых просроченных условий сохранения класса теряющего классификационного общества, и в адрес теряющего общества должны направляться сообщения с использованием формы G (см. Приложение 21) с должным

образом заполненной частью B-1 в течение 1 мес. после завершения освидетельствования.

6.6.1.7 В случаях, если теряющее классификационное общество сообщило о условиях сохранения класса, сроки выполнения которых еще пока не истекли, сохраняющее классификационное общество в течение 1 мес. от даты получения извещения, указанного в 6.6.1.1, должно представить теряющему классификационному обществу подробный перечень дат, мест и действий, предпринятых или которые будут еще предприняты, для выполнения каждого условия сохранения класса. Для сообщения должна быть использована отчетная форма G с надлежащим образом заполненными частями A, B и C.

6.6.1.8 Сообщения сохраняющего классификационного общества теряющему классификационному обществу должны быть выполнены по форме «Гармонизация сообщений» (см. Приложение 14).

6.6.1.9 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, снимающим двойную классификацию и изменяющим ее на один класс, и по статусу освидетельствований таких судов сохраняющее классификационное общество должно, по завершении процедуры смены класса судна с присвоением ему одного класса, направить форму G с надлежащим образом заполненными частями A, B и C в базу данных по смене класса и теряющему классификационному обществу.

6.6.1.10 Сохраняющее общество должно выполнить и документально подтвердить анализ уполномоченным лицом классификационных актов теряющего общества за период двойной классификации, принимая во внимание положения, указанные в Приложении 29.

6.6.2 Обязательства классификационного общества, класс которого снимается (теряющее общество).

6.6.2.1 Если судовладелец сообщит теряющему классификационному обществу в письменной форме о своем намерении снять его класс, то теряющее классификационное общество должно немедленно подтвердить судовладельцу наличие любых просроченных освидетельствований, невыполненных условий сохранения класса вместе с любыми неоплаченными счетами за проведенные освидетельствования и информировать сохраняющее классификационное общество о намерении судовладельца. Для этой цели должна быть использована форма L (см. Приложение 20).

6.6.2.2 Теряющее классификационное общество обязано:

.1 в течение двух рабочих дней после получения в своем главном управлении или одном из своих назначенных представительств письменной заявки судовладельца о снятии его класса направить факсом сохраняющему классификационному обществу последние сведения, которыми оно располагает, о классе судна, включая полный перечень просроченных освидетельствований и условий сохранения класса с соответствующими предписанными сроками для рассматриваемого судна. Должны быть также представлены самые последние отчеты оценки состояния/краткие отчеты о состоянии корпуса и документ по планированию освидетельствований для начатого очередного освидетельствования для судов, имеющих в символе класса знак **(ESP)**, если таковые имели место в период двойной классификации. В случаях, если статус класса получен на языке, недостаточно понятном сохраняющему классификационному обществу, или содержит нечеткие или неясные формулировки, то теряющее классификационное общество должно предоставить дополнительную, подробную информацию на английском языке по запросу сохраняющего классификационного общества. Теряющее классификационное общество обязано сообщить сохраняющему классификационному обществу о возможности появления дальнейших условий сохранения класса в результате освидетельствований, о которых снимающему классификационному обществу известно, что они проведены, но отчеты по которым

еще не получены. Для сообщений о статусе класса снимающее классификационное общество должно использовать форму L (см. Приложение 20). При необходимости подробные сведения могут быть приведены в сопроводительных документах;

.2 представить в течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в 6.6.2.2.1, все отчетные документы классификационных освидетельствований сохраняющему классификационному обществу для анализа и соответствующего сообщения за период двойной классификации в объеме, которым располагает теряющее классификационное общество чтобы позволить принимающему обществу сохранить Данные по судну, как указано в Приложении 29, в соответствии с 6.6.1.10;

.3 в качестве альтернативы требованиям 6.6.2.2.2 теряющее классификационное общество обязано в течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в 6.6.2.2.1, представить копию формуляра судна с отчетными документами сохраняющему классификационному обществу по его запросу.

6.6.2.3 Теряющее классификационное общество согласно 6.6.2.2 имеет в своем распоряжении 1 мес. с момента передачи своего статуса освидетельствований сохраняющему классификационному обществу до направления сохраняющему классификационному обществу дополнительной информации по невыполненным освидетельствованиям и условиям сохранения класса, выставленным при освидетельствованиях, проведенных по времени, близкому к дате письменной заявки судовладельца о снятии класса, которые не были включены в указанный статус освидетельствований, направленный судовладельцу.

6.6.2.4 Для судов возрастом 15 лет и более теряющее классификационное общество в течение 1 мес. с момента проведения просроченных освидетельствований и выполнения просроченных условий сохранения класса, выставленных теряющим классификационным обществом, должно подтвердить сохраняющему классификационному обществу даты, места и действия, предпринятые для выполнения каждого просроченного освидетельствования и просроченного условия сохранения класса. При этом должна быть использована отчетная форма L с надлежащим образом заполненной частью А. Отчет теряющего классификационного общества сохраняющему классификационному обществу должен быть выполнен по форме «Гармонизация сообщений» (см. Приложение 14).

6.6.2.5 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, проходящим процедуру смены класса, и по статусу освидетельствований таких судов теряющее классификационное общество должно по завершении процедуры по снятию класса направить форму L с надлежащим образом заполненными частями А и В в базу данных по смене класса и сохраняющему классификационному обществу.

6.6.2.6 Если после получения от сохраняющего классификационного общества информации о состоянии дел с со снятием класса у теряющего классификационного общества появятся веские основания полагать, что сохраняющее классификационное общество не выполнило своих обязательств, предусмотренных в 6.6.1, то теряющее классификационное общество должно уведомить сохраняющее классификационное общество о своей озабоченности и попытаться урегулировать любые разногласия.

6.7 СНЯТИЕ КЛАССА ОДНОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА ПРИ СОВМЕСТНОМ КЛАССЕ

6.7.1 В случае с судами, имеющими совместный класс, главное управление теряющего классификационного общества согласно договоренности между этими двумя классификационными обществами должно информировать сохраняющее классификационное общество о том, что данный класс снят в соответствии с первой частью и частью B формы L (см. Приложение 20).

6.8 ПРОЧИЕ ТРЕБОВАНИЯ

6.8.1 Любые разногласия, которые не могут быть урегулированы между двумя обществами самостоятельно, должны быть урегулированы в соответствии с «Процедурой МАКО по рассмотрению претензий» (Процедуры МАКО, том 3, Приложение 4 – см. http://www.iacs.org.uk/publications/procedures/).

Обязательства теряющего общества и сохраняющего общества продолжают действовать в случае приостановки класса судна и в течение 6 мес. после снятия класса судна.

7 ПРОЦЕДУРА РАССМОТРЕНИЯ И УЧЕТА АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

7.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

7.1.1 Положения настоящего раздела применяются к судам, имеющим класс РС.

7.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

7.2.1 В дополнение к определениям, приведенным в 1.1 части I «Классификация» Правил постройки и разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе приняты следующие определения:

Аварийное происшествие (АП) (Emergency occurrence) – аварийный случай или инцидент, произошедший с судном.

Аварийный случай (АС) (Accident) – очень серьезная или серьезная авария, которая влияет на условия сохранения класса судна.

Инцидент (Incident) – отказ или повреждение объекта технического наблюдения (ОТН) Номенклатуры РС, которое напрямую не влияет на условия сохранения класса судна.

Мореходные качества судна (Seaworthiness) включают в себя остойчивость, плавучесть, непотопляемость, управляемость, мореходность.

Очень серьезная авария – АС (Very Serious Marine Casualty), связанный с гибелью или предполагаемой гибелью судна или с такими повреждениями судна, после которых судовладельцем будет признана нецелесообразность его восстановления.

Рассмотрение документов по аварийным происшествиям (Review of documents related to emergency occurrences) – процесс изучения документов по аварийным случаям, включающий, при необходимости, сбор дополнительной информации, анализ документов и, если применимо, разработку рекомендаций (мероприятий), направленных на предотвращение подобных случаев.

Серьезная авария – АС (Serious Marine Casualty), который не может быть классифицирован как очень серьезная авария и который включает в себя (но может не ограничиваться этим) – пожар, взрыв, столкновение, навал, посадку на мель и т.д. повлекших повреждение объекта технического наблюдения Номенклатуры РС и/или утрату хотя бы одного из мореходных качеств судна и/или нарушение водонепроницаемости судна, и/или приведших к частичному или полному отказу энергетической и/или пропульсивной установки и/или к необходимости буксировки самоходного судна.

Судно (Ship) – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, включая ПБУ и МСП.

7.3 КЛАССИФИКАЦИЯ АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

7.3.1 Аварийное происшествие (АП) подразделяется на:
аварийный случай (АС);
инцидент.

7.3.2 АС в зависимости от последствий подразделяется на:
очень серьезную аварию;
серьезную аварию.

7.3.3 По виду АС подразделяются на:
гибель или кораблекрушение судна;
повреждение объектов технического наблюдения;
возгорания в жилых, производственных и грузовых помещениях судна, взрывы;
навигационные аварии.

7.3.4 Причины АС определяются органом расследования АС. Определение причин АС не является компетенцией РС.

7.4 РАССМОТРЕНИЕ И УЧЕТ АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

7.4.1 Рассмотрению и учету подлежат все аварийные происшествия с судами с классом РС.

7.4.2 Первичная информация об АП на судах может быть получена Регистром от:

подразделений РС по наблюдению в эксплуатации за судами;

судовладельцев и их представителей (капитанов судов, агентов, операторов, страховых компаний и т.д.);

Государственного морского спасательно-координационного центра (ГМСКЦ) и т.п.;

МА государства флага;

средств массовой информации (СМИ) и доступных интернет ресурсов.

7.4.3 После получения подразделением РС информации об АП и ее первичного анализа (см. 7.5.6) оформляется извещение об АП, в котором кроме классификации и описания АП, подразделением дается рекомендация в отношении сохранения/приостановки класса судна. Извещение об АП, как и другая информация об АП, должны незамедлительно направляться в ГУР и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации (если применимо) через систему «Тезис» РС.

При наличии рекомендации о приостановке класса судна процедура приостановки класса осуществляется подразделением РС по наблюдению в эксплуатации с уведомлением судовладельца и МА государства флага в соответствии с разд. 4. Судовладелец информируется подразделением РС по наблюдению в эксплуатации о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в связи с АП.

7.4.4 В случае получения первичной информации об АП, непосредственно ГУР, после анализа ГУР направляет информацию в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и/или в подразделение по месту АП (если судно состоит на учете ГУР) для оформления извещения об АП. Подразделение РС по наблюдению судна в эксплуатации направляет уведомление судовладельцу о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в связи с АП и информирует о приостановке класса судна (если применимо, в этом случае, также информируется МА государства флага) с указанием причины.

7.5 АНАЛИЗ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

7.5.1 Анализу подлежат все аварийные происшествия (АП).

7.5.2 Анализ аварийного случая должен производиться с учетом правил РС и других нормативных документов, действующих на момент изготовления аварийного объекта.

7.5.3 АС считается изучаемым, если связан с:

отступлением от проекта, одобренной документации, эквивалентными заменами, допущенными при постройке или ремонте;

отсутствием или недостаточностью требований в правилах РС;

конструктивными недостатками;

с дефектами постройки, изготовления, ремонта.

7.5.4 Сбор информации об АП и ее анализ состоит из следующих этапов:

первичного, на борту судна и заключительного.

7.5.5 Первичный этап.

При получении информации об АП подразделение РС предварительно определяет, к какому виду АП оно может относиться: АС (очень серьезная авария, серьезная авария) или Инцидент. Если требуется, подразделение по наблюдению в эксплуатации связывается с судовладельцем для уточнения/проверки информации. Предложение о состоянии действия класса необходимо делать на основании информации о повреждениях, полученных судном, возможности проведения внеочередного освидетельствования и ознакомления со статусом освидетельствований. В случае если судовладелец отрицает событие АП, он должен после получения уведомления РС об АП незамедлительно информировать РС в письменном виде с приложением подтверждающих документов. Окончательное решение о признании события АП принимает РС.

7.5.6 На борту судна в процессе освидетельствования инспектор анализирует влияние АП на соответствие объектов технического наблюдения судна применимым требованиям правил РС, рассматривает материалы и обстоятельства АП, проверяет документы, выданные РС.

В компетенцию инспектора не входит выявление причин, обстоятельств АП и установление лиц, виновных в АП.

Анализируя АП на борту судна, инспектор должен при необходимости изучить судовые/машинные журналы, документы по техническому обслуживанию судовых технических средств, судовые инструкции, рапорты экипажа касательно АП, результаты анализов (масла, топлива, воды и т.д.), данные по условиям эксплуатации судна, информацию регистратора данных рейса судна и т. д.

7.5.7 Заключительный этап анализа АП проводится в ГУР по результатам освидетельствования с целью повышения надежности объектов технического наблюдения путем совершенствования методов наблюдения, расширения его объема, внесения, при необходимости соответствующих изменений или дополнений в нормативные документы РС. В случае, когда по результатам анализа АП требуется совершенствование технического наблюдения РС в промышленности, судостроении или при проектировании, а также изменение нормативных документов РС (правил РС, руководств РС, Процедур и др.) разработка мероприятий производится соответствующим подразделением ГУР, в чьей компетенции находится вопрос. При необходимости, по решению ГУР к анализу АП может быть привлечено любое подразделение РС.

7.5.8 АП, связанные с человеческим фактором (нарушение Правил судовождения, Конвенции МППСС, правил технической эксплуатации, уставов службы на судах, загрязнение окружающей среды, оставление судна экипажем и т.п.) Регистром также учитываются. Если при рассмотрении АП будет установлена связь

с отступлением от правил РС или с недостаточностью их требований, а также если они носят массовый характер, то Регистр принимает меры по их предупреждению.

7.5.9 В случае необходимости установления причин отказа технических средств, повлекших АС, подразделение РС, проводящее освидетельствование, должно потребовать от судовладельца проведение исследований, проверок, испытаний или специальных технических расчетов для их установления компетентными органами.

7.6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДНА И ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТОЯНИЯ КЛАССА СУДНА ПОСЛЕ АВАРИЙНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

7.6.1 Судовладелец должен незамедлительно информировать РС о каждом АП, произошедшим с судном.

7.6.2 Класс судна автоматически приостанавливается с момента возникновения АС вне зависимости от наличия в РС информации об АС, за исключением случаев, предусмотренных 7.6.7.

7.6.3 Судно после каждого АП должно быть предъявлено судовладельцем к внеочередному освидетельствованию. Освидетельствование судна должно быть проведено в порту, в котором произошло АП, или в первом согласованном порту захода. При этом соответствующее требование о проведении освидетельствования должно быть внесено в статус освидетельствований судна. Если АП произошло в море, в этом случае результаты неотложного аварийного ремонта или удаление намотки на винт, позволяющие восстановить мореходные качества судна, должны документироваться для предоставления РС при освидетельствовании судна.

7.6.4 Освидетельствование судна в связи с АП имеет целью окончательно установить, является ли аварийное происшествие аварийным случаем или инцидентом, определить характер, объем повреждений, согласовать дату выполнения требований РС по устранению последствий АП (в случае сохранения класса) и/или условий дальнейшей эксплуатации, определить возможность и условия сохранения класса судна.

7.6.5 Если по результатам внеочередного освидетельствования или рассмотрения материалов по АП в ГУР установлено, что АП относится к инциденту (т.е. произошел отказ или повреждение объектов технического наблюдения, которые напрямую не влияют на условия сохранения класса), то класс судна должен быть восстановлен с момента такого АП.

7.6.6 При очень серьезной аварии класс судна и действие Классификационного свидетельства приостанавливаются автоматически с момента АС.

7.6.7 При серьезной аварии класс судна может не приостанавливаться/быть сохранен, если судно находится в порту и до выхода в рейс выполняется под техническим наблюдением Регистра срочный и полный ремонт повреждений, полученных объектов технического наблюдения.

7.6.8 При серьезной аварии и отсутствии в порту условий для проведения полного ремонта по устранению последствий АС, класс судна может быть сохранен, если проведен временный ремонт (заделки, подкрепления и пр.) под техническим наблюдением РС и наложены, при необходимости, дополнительные эксплуатационные ограничения для обеспечения безопасного перехода до согласованного с ГУР порта, где будет произведен полный ремонт.

7.6.9 Если при АП в силу «форс-мажорных» обстоятельств, не зависящих от судовладельца или Регистра, судно не находится в порту (находится в море) или находится в порту, где возникла непредвиденная невозможность посещения судна инспектором Регистра для проведения освидетельствования, то в таком случае, при наличии обращения судовладельца, РС может предоставить возможность судну проследовать с действующим классом непосредственно в ближайший согласованный порт захода, в котором судно будет предъявлено к освидетельствованию в связи с АП (см. 4.2.7.2).

Решение ГУР о предоставлении такой возможности может быть принято на основании анализа полученной документированной информации, которая может включать в себя (но может не ограничиваться этим) – разрешение МА государства флага на продолжение рейса, расчет остойчивости в поврежденном состоянии, расчет остаточной конструктивной прочности, подтверждающий безопасную эксплуатацию

судна, выполненная судовладельцем или представителем судовладельца, или Компанией, ответственной за управление безопасностью, оценка рисков предстоящего рейса в соответствии с установленными процедурами по управлению безопасностью (методики идентификации риска и анализа последствий в соответствии с ИСО 31010 или национальными стандартами, Рекомендацией МАКО № 127, смотря, что применимо), подтверждение выполнения выставленных требований портовых властей, акт водолазного осмотра, декларация капитана о возможности безопасной эксплуатации судна до согласованного порта и т.д., который позволит не приостанавливать или пересмотреть решение о приостановке класса судна после автоматической приостановки (см. 4.1.3.4). При этом могут быть наложены эксплуатационные ограничения.

7.7 ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ В СВЯЗИ С АВАРИЙНЫМ ПРОИСШЕСТВИЕМ

7.7.1 Подразделение РС, проводящее освидетельствование судна в связи с АП, должно выставить условия сохранения класса, выполнение которых обеспечит соответствие объектов технического наблюдения судна применимым требованиям правил РС.

7.7.2 Результаты освидетельствования в связи с АП оформляются:

.1 в случае, если освидетельствованием установлено, что АП является АС, то результаты освидетельствования оформляются Актом внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32), который составляется во всех АС, независимо от характеристики АС, включая взрывы и пожары. Если на момент внеочередного освидетельствования ремонтные работы не начаты или не завершены, копия оформленного аварийного акта (п. 7 аварийного акта остается незаполненным см. 7.7.5) незамедлительно направляется в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и в ГУР. Условия сохранения класса (требования) акта выставляются с указанием срока/даты выполнения. Аварийный акт должен сопровождаться фотографиями и документами (схемами, копиями страниц судового и машинного журналов, судовыми техническими актами, результатами анализа масла, свидетельствами/сертификатами объектов технического наблюдения, актами дефектации, лабораторными заключениями о прочностных характеристиках материалов и/или причинах разрушений и т.п.), позволяющих провести анализ АС. Если при оформлении Акта использовалась информация, которую инспектор получил от администрации судна, ссылка на источник обязательна.

.2 в случае, если освидетельствованием установлено, что АП является инцидентом, результаты освидетельствования оформляются актом внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32) или актом (форма 6.3.10), в котором необходимо указать объем ремонта, а также срок выполнения условия(й) сохранения класса (требования(й)). Класс судна не приостанавливается (или восстанавливается после автоматической приостановки, см. 4.1.3.4).

.3 взрывы локального характера, такие как взрывы в топках котлов, картерах двигателей, танках (если они не повлекли за собой пожара), рассматриваются как АС с котлами, главными/вспомогательными механизмами, с корпусом и судовыми конструкциями и т.п.

7.7.3 Все материалы по АП обрабатываются как материалы первоочередной важности и срочности.

7.7.4 При вовлечении в АП нескольких судов (навал, столкновение и т.п.) Акты оформляются на каждое судно.

7.7.5 Выполнение (частичное или полное) условий сохранения класса (требований) Аварийного акта оформляется Актом освидетельствования судна (форма 6.3.10), при этом в судовом экземпляре Аварийного акта (форма 6.3.32) делается отметка со ссылкой на акт (форма 6.3.10). Акты освидетельствований судна с информацией о выполнении выставленных условий сохранения класса (требований) Аварийного акта должны оперативно направляться в ГУР.

7.8 УЧАСТИЕ РС В КОМИССИЯХ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АС

7.8.1 Представители РС могут привлекаться к участию в комиссиях по расследованию АС с судами, проводимых органом МА государства флага и/или национальной Администрацией, в территориальных или внутренних водах которой произошел АС. Общий порядок расследования и классификации АС определяется нормативными документами МА государства флага и судовладельца. Решение об участии специалистов РС в комиссиях принимается ГУР.

7.8.2 При запросе МА государства флага, проводящей расследование аварийного случая, документы РС предоставляются ГУР.

7.8.3 Подготовленный комиссией проект заключения по расследованию АП должен быть рассмотрен подразделением РС, участвовавшим в расследовании.

В случае отсутствия замечаний проект заключения направляется подразделением РС в ГУР на согласование.

При наличии у подразделения РС/ГУР замечаний по проекту заключения, замечания должны быть направлены подразделением РС в адрес составителя заключения.

После согласования с ГУР заключение должно быть подписано инспектором РС, участвовавшим в работе комиссии.

7.8.4 После подписания всеми участвовавшими в расследовании сторонами копия заключения должна быть направлена в ГУР.

8 ПЕРЕГОНЫ И БУКСИРОВКА СУДОВ

8.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

8.1.1 В дополнение к определениям, приведенным в разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе приняты следующие определения.

Буксировка – транспортировка судна на буксире.

Бухта – это небольшая часть моря, залива, обособленная от открытых вод частями суши (выступами берегов, скалами, близлежащими островами и искусственными сооружениями) и защищенными ими от волн и ветра и находящаяся в пределах двух смежных акваторий морских портов»

Конвертовка судна – процесс, включающий совокупность организационно-технологических мероприятий по подготовке судна к временному безопасному хранению на плаву или для его перегона с обеспечением непроницаемости внешнего контура.

Перегон – термин, определяющий один из следующих видов временной эксплуатации судна, для случаев, перечисленных в 8.2.3:

.1 разовый рейс судна своим ходом или на буксире вне установленного района плавания/эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений;

.2 разовый рейс на буксире судна без класса РС, а также судна утратившего класс РС, независимо от ранее имевшихся в классе РС эксплуатационных ограничений;

.3 разовый рейс своим ходом или на буксире в пределах установленного района плавания/эксплуатации и/или в рамках установленных сезонных ограничений судна, техническое состояние которого не соответствует требованиям Правил РС в отношении символа класса и постоянных ограничений, указанных в классификационном свидетельстве.

Для стоечных и несамоходных судов, включая ПБУ и МСП, перегоном является любая буксировка, которая не является штатной буксировкой.

Судно – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, включая ПБУ и МСП.

Технический комитет Регистра (ТК) – постоянно действующий орган Регистра, призванный формировать единую техническую политику в интересах Регистра, обеспечивать должную эффективность взаимодействия РС с внешними организациями, способствовать взаимодействию подразделений РС при решении совместных вопросов.

Транспортировка судов (вне зависимости от наличия и действия класса РС) на борту другого судна (например, на палубе судна-перевозчика) не является перегоном и рассмотрению Регистром не подлежит.

Установленный район плавания/эксплуатации – район плавания или эксплуатации судна, предписанный ему до перегона и указанный в Классификационном свидетельстве.

Установленные сезонные ограничения – сезонные ограничения эксплуатации судна, предписанные ему до перегона и указанные в Классификационном свидетельстве.

Штатная буксировка – буксировка, которая является штатной операцией, предписанной назначением или условиями эксплуатации судна при соблюдении всех предписанных проектных условий и которая не является перегоном.

8.2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

8.2.1 Положения настоящего раздела применяются к следующим судам:

судам, имеющим действующий класс РС;

судам, утратившим класс РС по каким-либо причинам;

судам без класса РС;

судам в отстое и консервации;

маломерным, прогулочным и спортивным парусным судам, классифицированным РС без выдачи классификационного свидетельства (в рамках Кодекса торгового мореплавания РФ). Такие суда рассматриваются как суда без класса РС.

8.2.2 Положения настоящего раздела не применяются:

к морским операциям, определенным в 2.1 части I «Общие положения» Правил разработки и проведения морских операций;

при эксплуатации судна (включая кратковременную) вне ограничений, установленных в соответствии с положениями международных конвенций (например, рейс судна за пределами установленного «особого района» по Конвенции МАРПОЛ 73/78 или за пределами установленного «морского района» ГМССБ).

Такие случаи рассматриваются МА государства флага в соответствии с процедурой предоставления изъятий.

при перегонах судов с пассажирами на борту. Такие перегоны Регистром не рассматриваются.

8.2.3 Регистр рассматривает вопросы перегонов судов, планируемых для следующих случаев:

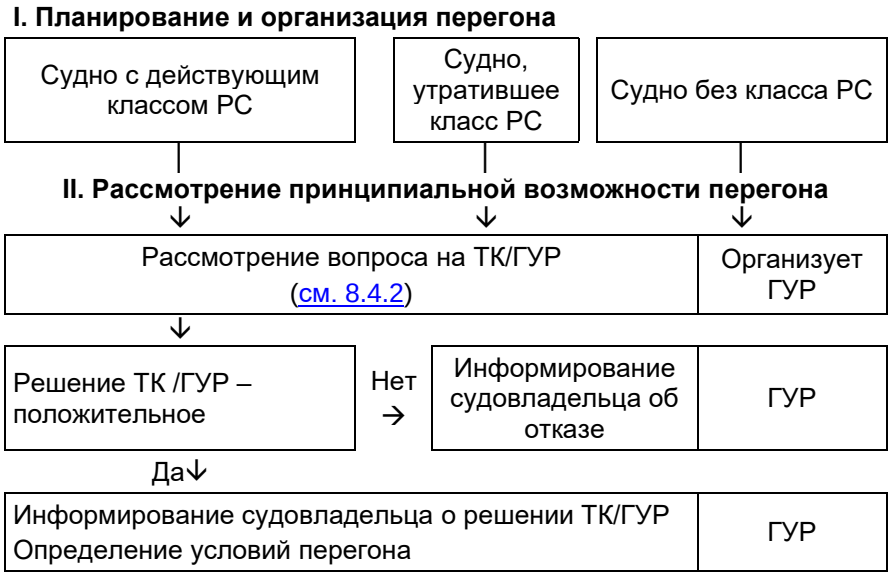
.1 перегон к месту освидетельствования судна или на базу ремонта (в том числе, после аварии), если в порту его нахождения отсутствуют необходимые условия для предписанного освидетельствования и/или выполнения необходимого ремонта (свободные доки, ремонтные мощности, запасные части и т.п.);

.2 перегон после постройки, для следования к месту эксплуатации;

.3 перегон для следования к новому району (бассейну) эксплуатации;

.4 перегон к месту разделки и утилизации.

8.2.4 Блок-схема процесса рассмотрения Регистром вопросов, связанных с перегонами плавучих объектов, приведена ниже:



Определение состояния класса во время перегона Запрос мнения и дополнительных инструкций МА (при необходимости)	

III. Рассмотрение проекта перегона

↓

Рассмотрение проекта перегона	ГУР с привлечением профильных отделов ГУР или подразделение РС

↓

Поручение на освидетельствование	ГУР

IV. Освидетельствование судна

↓

Освидетельствование судна и оформление документов	Подразделение РС

8.2.5 Обобщенная информация по возможности сохранения класса РС во время перегона и о необходимости разработки проекта перегона в зависимости от вида и причины перегона приведены в табл. 8.2.5.

Таблица 8.2.5

Вид перегона / Причина перегона	Перегон судна вне установленных ограничений[1, 2, 3, 4]	Перегон судна без класса РС или утратившего класс РС (только методом буксировки)[5]	Перегон в пределах установленных ограничений судна, техническое состояние которого не соответствует Правилам РС[2, 3, 4]
Перегон к месту освидетельствования судна, если в порту его нахождения отсутствуют необходимые условия для предписанного освидетельствования	Класс – ДА Проект – ДА	Класс – НЕТ Проект – ДА	Класс[6] Проект – ДА
Перегон на базу ремонта (в том числе, после аварии), если в порту его нахождения отсутствуют необходимые условия для выполнения необходимого ремонта	Класс[6] Проект – ДА	Класс – НЕТ Проект – ДА	Класс[6] Проект – ДА
Перегон после постройки, для следования к месту эксплуатации	Класс – ДА Проект – ДА	Класс – НЕТ Проект – ДА	Не применимо
Перегон для следования к новому району (бассейну) эксплуатации	Класс – ДА Проект – ДА	Класс – НЕТ Проект – ДА	Не применимо
Перегон к месту разделки и утилизации	Класс – ДА Проект – ДА	Класс – НЕТ Проект – ДА	Класс[6] Проект – ДА

Вид перегона / Причина перегона	Перегон судна вне установленных ограничений[1, 2, 3, 4]	Перегон судна без класса РС или утратившего класс РС (только методом буксировки)[5]	Перегон в пределах установленных ограничений судна, техническое состояние которого не соответствует Правилам РС[2, 3, 4]

[1] Перегоны судов под флагом РФ вне установленного района плавания/эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются Регистром если они осуществляются методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.
[2] Условия перегона устанавливаются в проекте перегона (см. 8.5).
[3] Вопросы перегонов судов в отстое и консервации рассматриваются ГУР в соответствии с 8.9.
[4] Для перегона судна, находящегося в процессе освидетельствования (код состояния класса 16), дополнительно должны применяться соответствующие положения 4.2.9 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».
[5] Вопрос перегона судна без класса РС, а также судна утратившего класс РС, независимо от ранее имевшихся в классе РС эксплуатационных ограничений, рассматривается Регистром только если перегон планируется осуществить методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.
[6] Вопрос сохранения класса РС на время перегона в пределах установленных эксплуатационных ограничений судна, техническое состояние которого не соответствует требованиям Правил РС, рассматривается ТК. Во всех применимых случаях для сохранения класса РС на время перегона может потребоваться проведение постоянного/временного ремонта или наложение дополнительных эксплуатационных ограничений.

8.2.6 Перегоны судов под флагом РФ.

8.2.6.1 При рассмотрении перегонов под флагом РФ следует в том числе руководствоваться следующим:

перегоны судов под флагом РФ вне установленного района плавания/эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются Регистром только если эти перегоны планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту;

вопросы перегонов судов под флагом РФ, не оговоренные настоящим разделом, рассматриваются Регистром, только после обращения судовладельца в Департамент государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Минтранса России.

8.2.7 Перегоны судов под флагом иным, чем флаг РФ, своим ходом вне установленного района плавания и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются Регистром только при условии наличия у судна действующего класса РС.

8.2.8 Вопросы перегонов судов без действующего класса РС (ранее имевших, но утративших класс РС) и судов без класса рассматриваются Регистром только если эти перегоны планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

8.2.9 Условия перегона судна в ледовой обстановке рассматриваются ГУР с учетом ледового класса судна в соответствии с Правилами постройки.

8.2.10 При перегонах судов на слом к месту разделки и утилизации требования настоящего раздела применяются в той мере, насколько это практически осуществимо и целесообразно. Степень целесообразности в каждом случае прорабатывается ГУР и является предметом рассмотрения и обязательного подтверждения ТК.

Вопросы перегонов судов в отстое на слом к месту разделки и утилизации рассматриваются ГУР в соответствии с положениями 8.9.8 и 8.9.9.

8.2.11 Штатная буксировка судна, являющаяся штатной операцией при его эксплуатации, не является перегоном при соблюдении всех предписанных проектных условий такой буксировки (см. 8.8).

Если предстоящая штатная буксировка предполагает нарушение любого из предписанных проектных условий, такая буксировка должна рассматриваться как

перегон и к ней должны применяться все соответствующие требования настоящего раздела.

8.2.12 Во всех случаях перед началом перегона судовладелец должен предъявить судно к освидетельствованию для оценки его фактического технического состояния и/или проверки выполнения мероприятий, предписанных проектом перегона, в соответствии с 8.6.

8.3 ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕГОНА

8.3.1 Вопросы планирования и организации перегона не относятся к компетенции Регистра и решаются судовладельцем или организацией, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона.

8.3.2 При подготовке мероприятий, связанных с перегоном судна судовладелец вправе обратиться непосредственно в ГУР или любое подразделение Регистра, которое должно перенаправить его обращение в ГУР.

8.3.3 Вместе с заявкой на перегон судовладелец должен представить на рассмотрение Регистру следующую информацию:

выбор характера перегона (перегон судна своим ходом, на буксире, в составе каравана, в сопровождении другого судна, с грузом на борту или в балласте и т.д.);

выбор сезона, пути следования и наличие мест убежища;

обеспечение своевременных прогнозов погоды на пути перегона;

комплектация судна экипажем на время перегона;

другую информацию в зависимости от особенностей перегона.

Также судовладелец должен представить Регистру следующую информацию:

подтверждение полномочий лиц, ответственных за планирование и организацию перегона со стороны судовладельца;

наименование и контактные данные организации, которая берет на себя ответственность за осуществление безопасного перегона;

наименование и контактные данные организации, которая будет разрабатывать проект перегона.

8.3.4 Если перегон судна планируется осуществить между разными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, то вопрос должен рассматриваться с учетом 8.5.10.

8.3.5 При планировании и организации перегона методом буксировки рекомендуется использовать Приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное резолюцией ИМО A.765(18), принятой 04.11.1993, Приложение 28 «Руководство по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998, а также Приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

8.4 РАССМОТРЕНИЕ ПЕРЕГОНОВ РЕГИСТРОМ

8.4.1 Рассмотрение перегонов в Регистре выполняется ГУР.

Рассмотрение перегонов судов в пределах акватории одного порта или бухты находится в компетенции подразделения РС по месту нахождения судна.

8.4.2 При обращении судовладельцев ГУР анализирует полученную и имеющуюся информацию и самостоятельно рассматривает вопрос перегона или в случае перегона судна с классом РС с людьми на борту выносит обсуждение вопроса перегона судна на ближайшее заседание ТК.

В компетенции ГУР (без вынесения на ТК) находится рассмотрение вопросов следующих перегонов:

.1 перегоны судов с действующим классом РС вне установленных районов плавания или сезонных ограничений, если их осуществление планируется на буксире в законвертованном состоянии без людей на борту;

.2 перегоны судов без класса РС (военных кораблей, недостроенных судов, частей судов, судов с классом ИКО, судов без класса, включая суда с приостановленным и снятым классом РС), если их осуществление планируется на буксире в законвертованном состоянии без людей на борту;

.3 перегоны судов в отстое и консервации.

8.4.3 ГУР в течение трех рабочих дней после принятия решения ТК или подразделением ГУР информирует судовладельца и задействованные в процессе подразделения РС о принятом решении.

8.4.4 В случае положительного решения вопроса перегона судовладельцу и задействованным в процессе подразделениям РС также сообщаются условия перегона, объем освидетельствования судна (см. 8.6) и состояние класса судна во время перегона (см. 8.2.5).

8.4.5 Если имеющиеся на судне конвенционные свидетельства выданы Регистром, ГУР информирует МА государства флага (за исключением МА государства флага РФ) об обращении судовладельца в связи с планируемым перегоном, сообщает позицию Регистра по этому вопросу в соответствии с 8.4.4, а также запрашивает мнение МА государства флага о перегоне судна и дополнительные инструкции по выдаче конвенционных свидетельств, включая, при необходимости, изъятия.

8.4.6 На суда под флагом РФ в случаях, учтенных в табл. 8.2.5, запрашивать мнение Минтранса РФ не требуется. В случае перегонов, не учтенных в табл. 8.2.5 (см. 8.2.7), Регистр должен представить всю необходимую информацию для возможности рассмотрения Минтрансом РФ вопроса такого перегона.

8.4.7 Освидетельствование судна поручается подразделению РС в соответствии с установленными Регистром процедурами.

Поручение на освидетельствование судна под флагом иным, чем флаг РФ, направляется только после получения мнения МА государства флага и ее инструкций, которые подлежат обязательному исполнению.

Для судов под флагом РФ в случаях, учтенных в табл. 8.2.5, поручение на освидетельствование судна направляется без запроса Минтранса РФ. В случае перегонов, не учтенных в табл. 8.2.5 (см. 8.2.7), поручение на освидетельствование судна направляется только после получения мнения Минтранса РФ и его инструкций, которые подлежат обязательному исполнению.

8.4.8 Подразделения РС и ГУР не должны предпринимать никаких действий, связанных с перегонами судов (рассмотрение проекта перегона, освидетельствование судна и т.д.), до принятия положительного решения о перегоне, а подразделения РС, кроме того, до получения соответствующих поручений.

8.5 РАЗРАБОТКА И ОДОБРЕНИЕ ПРОЕКТА ПЕРЕГОНА

8.5.1 Для всех случаев перегонов судовладельцем должен быть разработан проект перегона в соответствии с положениями 8.5.5 и представлен на рассмотрение в ГУР.

8.5.2 Проект перегона судна должен быть представлен за подписью уполномоченного лица со стороны судовладельца или организации, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона, в случае ее привлечения судовладельцем.

8.5.3 Регистр рассматривает проект перегона судна в рамках своей компетенции, оговоренной в Правилах постройки, а именно в части прочности корпуса, остойчивости, оборудования и снабжения, противопожарной защиты, механической установки, систем, электрического оборудования и других частей, которые регламентированы правилами РС и могут иметь отношение к безопасности планируемого перегона.

8.5.4 Рассмотрение проекта перегона организует ГУР. При необходимости, к рассмотрению проекта перегона привлекаются специализированные отделы ГУР.

В обоснованных случаях рассмотрение проекта перегона может быть поручено подразделению РС, обладающему необходимыми ресурсами.

Все замечания, выявленные в процессе рассмотрения документации, входящей в состав проекта перегона, должны быть устранены до одобрения проекта перегона Регистром.

8.5.5 Проект перегона в зависимости от планируемых условий перегона и состояния судна должен представлять собой комплект перечисленных ниже документов (в любом случае для судов, перегоняемых на буксире без людей на борту, проект перегона должен содержать документы, указанные в 8.5.5.1, 8.5.5.2, 8.5.5.5.1 — 8.5.5.5.3 и 8.5.5.7):

.1 пояснительная записка (для всех проектов перегона) – должна содержать (что применимо):

информацию о планируемом перегоне в соответствии с 8.3.3;

район и условия перегона, включая сезонные ветроволновые и ледовые условия, преобладающие в районе планируемого перегона;

схемы маршрута перегона с указанием информации о местах убежища и расстоянием между ними;

организационные и технические мероприятия по обеспечению безопасного перегона и предотвращению загрязнения окружающей среды, включая, при необходимости, описание и схемы конвертовки судна, установки конструкций для повышения мореходности (например, волноотбойники, защита рубок) и т.п;

.2 схема и расчет буксирной линии (для случая перегона методом буксировки) – рекомендуется использовать методику, изложенную в Приложении 9;

.3 расчеты якорного и буксирного устройств (для перегона плавучих доков) – рекомендуется использовать методики, изложенные в Приложениях 7 и 8;

.4 обоснование возможности безопасного перегона судна без якорей (для перегона судов, не имеющих штатного якорного устройства);

.5 обоснование достаточной прочности корпуса и остойчивости судна во время планируемого перегона, которое должно включать:

.5.1 ограничения по допустимому волнению, силе ветра, удалению от мест убежища и т. п. во время планируемого перегона; при этом допущенные значения высоты волны и силы ветра, как правило, не должны превышать ограничений, назначенных судну для установленного района плавания;

.5.2 результаты расчетов, учитывающих фактические нагрузки, высоту надводного борта и другие факторы, предписанные правилами РС для планируемого района перегона;

.5.3 схемы подкреплений корпуса (если применимо);

.5.4 по дополнительному требованию Регистра – подробные расчеты, чертежи, диаграммы, схемы балластировки и/или загрузки и т. п.;

.6 инструкция для капитана судна, перегоняемого с экипажем на борту своим ходом или методом буксировки – должна содержать (что применимо):

организационные мероприятия;

установленные ограничения по погоде;

указания по балластировке и/или загрузке судна;

указания по расходованию судовых запасов;

указания по борьбе за живучесть судна в аварийных условиях;

указания по предотвращению загрязнения окружающей среды;

обоснованные рекомендации по выбору курса и скорости на волнении и т.п.;

.7 инструкция для капитана судна-буксировщика (для случая перегона методом буксировки) – должна содержать (что применимо):

организационные мероприятия;

установленные ограничения по погоде;

указания по балластировке и/или загрузке перегоняемого судна;

указания по борьбе за живучесть перегоняемого судна в аварийных условиях;

указания по предотвращению загрязнения окружающей среды;

обоснованные рекомендации по выбору курса и скорости на волнении и т.п.

8.5.6 Проект перегона должен представляться на рассмотрение в виде единой брошюры. При положительных результатах рассмотрения документации, входящей в состав проекта перегона, в рамках компетенции Регистра в соответствии с 8.5.3 на ее титульном листе ставится штамп «ОДОБРЕНО».

Документация, входящая в состав проекта перегона, но выходящая за рамки компетенции Регистра в соответствии с 8.5.3, при рассмотрении проекта перегона принимается Регистром для информации. Если такая документация представлена отдельным документом, то при положительных результатах рассмотрения проекта перегона на нее проставляется штамп «ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ».

8.5.7 Одобрение проекта перегона сопровождается письмом-заключением, которое является неотъемлемой частью одобренного проекта перегона.

В письме-заключении Регистра о результатах рассмотрения проекта перегона должно быть указано, помимо обязательных сведений, что:

.1 проект перегона одобрен в рамках компетенции Регистра, оговоренной Правилами постройки (см. 8.5.3);

.2 при совершении перегона должны выполняться все условия, указанные в рассмотренной документации;

.3 в случае совершения перегона (или любого его этапа, определенного проектом перегона) без предъявления к освидетельствованию, настоящее одобрение проекта перегона автоматически теряет силу, а класс судна (при его наличии) автоматически приостанавливается;

.4 если перегон судна будет осуществляться с действующим классом РС, то по приходу в конечный пункт перегона судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию для сохранения класса РС;

.5 письмо-заключение является неотъемлемой частью одобренного проекта перегона.

Типовая форма итогового письма-заключения по результатам рассмотрения проекта перегона приведена в приложении 1 к настоящей главе.

8.5.8 При разработке проекта перегона методом буксировки должны использоваться Приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное Резолюцией ИМО A.765(18), принятой 04.11.1993, Приложение 28 «Руководство по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998, а также приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

8.5.9 В процессе разработки проекта перегона, по желанию судовладельца или организации, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона, Регистром может быть проведено предварительное освидетельствование для уточнения требований по подготовке судна к перегону, а также для контроля полноты ремонтных работ, если они предусмотрены.

8.5.10 Если перегон планируется осуществить между различными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, Регистр рассматривает только части проекта, касающиеся перегона морем. В этом случае может быть разработан один общий проект перегона или несколько проектов перегона на каждую часть его маршрута.

8.5.11 В случае совершения перегона (или любого его этапа, определенного проектом перегона) без предъявления к освидетельствованию Регистру в соответствии с 8.2.12 в объеме, предписанном 8.6, одобрение проекта перегона автоматически теряет силу.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТИПОВАЯ ФОРМА ИТОГОВОГО ПИСЬМА-ЗАКЛЮЧЕНИЯ
по результатам рассмотрения проекта перегона

Главное управление (Подразделение РС) Российского морского регистра судоходства рассмотрело проект перегона судна:

_____
(идентификационный номер проекта, название, номер РС, номер ИМО, флаг)

Документация представлена на рассмотрение письмом: _____
(указать реквизиты)

Разработчик документации: _____
(указать, если документация получена не от разработчика)

Цель перегона: _____
(указать в соответствии с табл. 8.2.5)

Документация рассмотрена на соответствие требованиям следующих правил РС:

_____
(перечислить)

Документация рассмотрена Регистром в рамках своей компетенции на предмет соответствия вышеуказанным правилам.

Документация, разработанная на соответствие требованиям нормативных и иных документов, не указанных выше, предметом одобрения Регистром не является.

По результатам рассмотрения проект перегона одобряется, на титульном листе проставлен штамп «ОДОБРЕНО».

При совершении перегона должны выполняться все условия, указанные в одобренной документации.

Перед совершением перегона (или любого его этапа, определенного проектом перегона) судно должно быть предъявлено Регистру для освидетельствования. В случае совершения перегона без предъявления к освидетельствованию, настоящее одобрение проекта перегона автоматически теряет силу, а класс судна (при его наличии) автоматически приостанавливается.

Если перегон судна будет осуществляться с действующим классом РС, то по приходу в конечный пункт перегона судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию для сохранения класса РС.

Настоящее письмо-заключение является неотъемлемой частью одобренного проекта перегона.

8.6 ОЦЕНКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ СУДНА И ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНИЯНАЗНАЧЕННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПЕРЕД ПЕРЕГОНОМ

8.6.1 Оценка технического состояния судна и проверка выполнения назначенных мероприятий выполняются инспектором РС в процессе освидетельствования судна перед перегоном на основании заявки судовладельца и только при наличии поручения ГУР.

8.6.2 Объем освидетельствования судна перед перегоном назначается ГУР и доводится до сведения заинтересованных сторон (см. 8.4.4). Освидетельствование судна должно включать в себя проверку выполнения условий и мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, а также проверку фактического технического состояния судна с учетом положений настоящей главы.

8.6.3 Судно на время перегона должно соответствовать требованиям правил РС и положениям международных конвенций в той мере, в которой будет необходимо для обеспечения его безопасного перегона. Уровень соответствия в каждом случае рассматривается ГУР и, при необходимости, МА государства флага.

8.6.4 Судно под флагом РФ, при совершении перегона в территориальных водах РФ (каботажный рейс) должно соответствовать всем применимым требованиям правил РС по оборудованию и снабжению, грузовой марке, а также предотвращению загрязнения окружающей среды.

8.6.5 Применение технических требований настоящей главы при перегонах судов, списанных на слом и утилизацию, производится в пределах целесообразности и с учетом произведенного или намечаемого демонтажа судового оборудования, устройств, механической установки, электро- и радиооборудования.

8.6.6 Одобренный Регистром проект перегона с письмом-заключением (см. 8.5.7) должен быть доступен инспектору РС на борту судна.

Если по результатам освидетельствования будет выявлено, что, с учетом фактического состояния судна, одобренные на перегон ограничения и/или условия недостаточны для обеспечения безопасного перегона, то судовладелец и/или организация, взявшая на себя ответственность за осуществление безопасного перегона, должен либо повысить уровень технического состояния судна, либо согласовать с Регистром дополнительные ограничения и/или условия перегона.

8.6.7 Если перегон планируется осуществить между разными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, то судно подлежит освидетельствованиям перед перегоном в каждом морском бассейне. Объем освидетельствования в каждом случае определяется отделом судов в эксплуатации ГУР перед началом его проведения. Если в соответствии с 8.5.10 не разработан и не одобрен один общий проект перегона, то инспектору РС на борту судна должен быть доступен одобренный Регистром проект предстоящей части перегона.

8.6.8 Если техническое состояние судна, которое ранее имело, но утратило класс РС, приведено в соответствие правилам РС для ранее установленных района и условий плавания/эксплуатации, класс судну на перегон может быть восстановлен/переназначен. Вопрос восстановления/переназначения класса в этом случае рассматривается в соответствии с действующими в РС процедурами.

Восстановление/переназначение класса судна на перегон для района и условий плавания/эксплуатации, меньших, чем судно имело до приостановки/снятия класса, рассматривается ТК при рассмотрении вопроса перегона.

Если класс судна не восстановлен или не переназначен, то судно рассматривается как судно, утратившее класс РС.

8.6.9 Подводная часть судна, срок освидетельствования которой истек или техническое состояние которой вызывает сомнение, подлежит освидетельствованию в доке. В обоснованных случаях освидетельствование в доке может быть заменено

по решению ГУР на освидетельствование на плаву с использованием средств подводного телевидения в соответствии с приложением 1.

8.6.10 Суда, имеющие зоны со значительной коррозией, могут быть допущены к перегону при условии положительных результатов оценки фактического технического состояния корпуса в соответствии с разд. 5 части I «Общие положения» Правил.

8.6.11 Донно-бортовая арматура, не используемая при перегоне, должна быть закрыта штатными закрытиями и надежно застопорена, а при отсутствии закрытий – надежно заглушена.

8.6.12 Надстройки, рубки и тамбуры на открытой палубе, прочность которых не отвечает требованиям Правил постройки для района перегона, должны быть подкреплены или защищены от ударов волн.

8.6.13 На судах с недостаточным, из условий грузовой марки, возвышением носовой оконечности над ватерлинией, а также на судах с немореходными образованиями корпуса для предотвращения чрезмерного заливания палубы в носовой оконечности должен быть установлен волноотбойник, если проектом перегона не обоснована возможность его отсутствия.

8.6.14 Все подвижные конструкции и оборудование судна (краны, стрелы, рамы землечерпалок и т.п.) на время перегона должны быть раскреплены штатными средствами крепления. Собственная масса конструкции (объекта) не считается заменой крепления.

8.6.15 Снабжение судна якорями и якорными цепями должно, по меньшей мере, соответствовать установленному району плавания. При особо тяжелых условиях перегона может быть потребовано дополнительное снабжение якорями и якорными цепями.

Якоря должны быть надежно закреплены в клюзах или на палубе таким образом, чтобы их можно было отдать в любое время.

На судах, не имеющих штатного якорного устройства, должна быть предусмотрена установка якорей и якорных цепей, если проектом перегона не обоснована возможность их отсутствия (см. 8.5.5.4).

8.6.16 Спасательные средства судов, перегоняемых с экипажем на борту, должны соответствовать требованиям Конвенции СОЛАС-74, а для каботажного перегона – Правилам.

Уменьшение количества спасательных средств или замена спасательных шлюпок спасательными плотами в каждом случае рассматривается ГУР и, при необходимости, МА государства флага.

8.6.17 Должна быть предусмотрена возможность откачки воды из отсеков судовыми насосами или насосами судна-буксировщика или сопровождающего судна.

8.6.18 Механизмы, котлы, оборудование и снабжение, крепление которых недостаточно для перегона в планируемом районе, должны быть дополнительно раскреплены.

8.6.19 На судах, перегоняемых методом буксировки (независимо от наличия людей на борту), в дополнение к применимым требованиям 8.6.1 — 8.6.18, должно выполняться следующее:

.1 гребные валы должны быть застопорены;

.2 снабжение судна буксирными и швартовными тросами для перегона должно соответствовать схеме и расчету (см. 8.5.5.2);

.3 снабжение плавучих доков якорями, якорными цепями и буксирными тросами для перегона должно соответствовать расчетам (см. 8.5.5.3);

.4 выбор способа крепления буксирного троса на буксируемом судне относится к компетенции судовладельца или организации, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона. Инспектор должен проверить, приняты ли

меры для предотвращения повреждения корпуса и судовых устройств буксирным тросом, а также самого буксирного троса;

.5 должно быть обеспечено наличие и возможность использования в темное время суток сигнально-отличительных фонарей, а также наличие сигнальных фигур, предписанных Конвенцией МППСС, а для каботажного перегона – правилам РС.

8.6.20 При перегонах методом буксировки без людей на борту, в дополнение к требованиям 8.6.19, конвертовка судна должна включать в себя следующее:

.1 должно быть обеспечено водонепроницаемое и прочное закрытие отверстий в корпусе, надстройках и рубках судна (водонепроницаемые двери, донно-бортовая арматура, грузовые и другие люки, горловины, иллюминаторы, вентиляторы, воздушные и мерительные трубы и т.д.). При этом должна обеспечиваться возможность быстрого доступа в отсеки судна, а также возможность замеров уровня воды во внутренних пространствах судна извне (например, с палубы);

.2 должны быть предусмотрены средства доступа на буксируемое судно с борта судна-буксировщика или со шлюпки;

.3 рули должны быть надежно раскреплены в нулевом положении;

.4 должна быть обеспечена водонепроницаемость палубных якорных клюзов цепных ящиков.

8.6.21 Если планируется, что судно в процессе перегона совершит международный рейс, оно должно быть освидетельствовано на соответствие применимым требованиям международных конвенций, а также дополнительных требований МА государства флага в соответствии с 8.4.5 – 8.4.7. При необходимости, по поручению МА государства флага, должно быть оформлено изъятие.

8.6.22 Если перегон судна осуществляется с действующим классом РС, то по приходу в конечный пункт перегона судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию для сохранения класса РС.

Это положение не применяется к перегонам судов на слом к месту разделки и утилизации.

Освидетельствование должно быть проведено в объеме, достаточном для подтверждения того, что техническое состояние судна не ухудшилось с момента последнего периодического освидетельствования для подтверждения/возобновления класса РС.

В случае непредъявления судна к такому освидетельствованию в установленный срок к нему должна быть применена процедура приостановления и снятия класса.

8.6.23 Невзирая на положения настоящей главы, объем освидетельствования судов без класса РС или утративших класс РС, перегоняемых на буксире без людей на борту, должен включать только проверку выполнения мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, включая конвертовку судна, без оценки технического состояния судна.

8.6.24 Освидетельствование судов по поручению иных классификационных обществ проводится по инструкциям классификационного общества, чей класс имеет судно. В случае отсутствия инструкций в поручении, они должны быть дополнительно запрошены ГУР и переданы подразделению РС, которому поручено проведение освидетельствования судна.

8.7 ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

8.7.1 Судно, подготовленное к перегону, должно быть предъявлено к освидетельствованию в соответствии с 8.6 для проверки выполнения предписанных мероприятий и работ, а также проверки его технического состояния.

8.7.2 Результаты освидетельствования судна перед перегоном, а также результаты предварительного освидетельствования судна в соответствии с 8.5.9, оформляются актами освидетельствования судна (форма 6.3.10).

8.7.3 В актах освидетельствования должна отражаться подробная информация об объеме проведенного освидетельствования со ссылкой на поручение ГУР, о выполнении технических мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, и о результатах проведенного освидетельствования; об объеме и методах выполненного ремонта и установленных подкреплений и т.п.

В акте освидетельствования должна быть дана оценка фактического технического состояния судна на предмет возможности совершения судном безопасного перегона с учетом ограничений и/или выполнения условий, указанных в одобренном Регистре проекте перегона.

Заключительная часть акта должна содержать рекомендации инспектора РС о сохранении класса РС на время перегона (см. 8.2.5) или о выдаче буксировочного свидетельства (форма 6.3.40).

Если перегон судна будет осуществляться с действующим классом, то в акт и в Статус освидетельствования судна инспектором РС должно быть внесено требование о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию после завершения перегона и установлен срок предъявления в соответствии с 8.6.22.

8.7.4 Если перегон осуществляется между различными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, и судно в соответствии с 8.6.7 подвергается освидетельствованиям перед перегоном в каждом морском бассейне, то по результатам каждого освидетельствования документы РС оформляются заново.

8.7.5 Соответствие установленным требованиям Регистра для совершения перегона судна с действующим классом РС подтверждается классификационным свидетельством. В разделе «Временные ограничения и примечания» свидетельства вносится запись о том, что свидетельство действительно для конкретного перегона (с указанием маршрута и времени) только при условии выполнения приведенных далее ограничений и условий, указанных в одобренном проекте перегона (указываются ограничения и условия).

В обоснованных случаях (отсутствие необходимого места), в разделе «Временные ограничения и примечания» классификационного свидетельства допускается не указывать ограничения и условия, а делать ссылку на конкретные разделы/пункты одобренного проекта перегона, предписывающие такие ограничения и условия, и письмо-заключение.

Если перегон судна с действующим классом будет осуществляться методом буксировки, то на судно выдается только классификационное свидетельство, выдача буксировочного свидетельства (форма 6.3.40) в этом случае не требуется.

8.7.6 Выполнение мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, на судне без класса подтверждается выдачей буксировочного свидетельства (форма 6.3.40), в котором указывается маршрут и время перегона, а также ограничения и условия, указанные в одобренном проекте перегона.

8.7.7 На судно, которое в процессе перегона планирует совершить международный рейс и которое освидетельствовано в соответствии с 8.6.21, выдается комплект необходимых конвенционных свидетельств с учетом инструктивных указаний МА государства флага.

8.7.8 На судно, освидетельствованное по поручению иного классификационного общества (см. 8.6.24), документы должны оформляться и выдаваться в полном соответствии с поручением. В случае отсутствия в поручении необходимых инструкций, они должны быть дополнительно запрошены у классификационного общества ГУР и переданы подразделению РС, которому поручено освидетельствование судна и выдача документов.

8.8 ШТАТНЫЕ БУКСИРОВКИ

8.8.1 Положения настоящей главы применяются к судам, назначение или условия эксплуатации которых, предполагают их передвижение на буксире. К таким судам относятся несамоходные буровые установки, баржи, понтоны для перевозки груза и т.п.

8.8.2 Указанные суда должны быть снабжены одобренным Регистром Руководством по проведению штатной буксировки, содержащим:

допустимые методы буксировки;

ограничения по условиям остойчивости и непотопляемости;

ограничения по удалению от мест убежища и от берега;

ограничения по состоянию погоды (высоте волны и силе ветра);

ограничения по нагрузке на корпусные конструкции и буксирную линию; необходимость и объем конвертовки;

наличие экипажа, спецперсонала и пассажиров;

спасательные средства, средства пожаротушения, навигации и радиосвязи;

средства предотвращения загрязнения окружающей среды;

расчет буксирной линии и методы выбора буксирного судна;

другие мероприятия, необходимые для осуществления безопасной буксировки.

При разработке документации должны использоваться приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное Резолюцией ИМО А.765(18), принятой 04.11.1993, приложение 28 «Руководство по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998 (см. приложение 28), а также приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

Рассмотрение документации по штатным буксировкам находится в компетенции ГУР.

8.8.3 В Классификационном свидетельстве судна, эксплуатация которого предполагает штатные буксировки, должны быть указаны постоянные ограничения с условиями таких буксировок. Вместо перечисления всех условий допускается делать ссылки на разделы судовой технической документации, одобренной Регистром, в которых описаны необходимые условия (информация об остойчивости, инструкции по эксплуатации, инструкция по буксировке и т.д.).

8.8.4 Вопросы организации и осуществления штатных буксировок не относятся к компетенции Регистра и решаются организацией, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасной штатной буксировки, и судовладельцем.

При организации и осуществлении штатных буксировок должны использоваться приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное резолюцией ИМО А.765(18), принятой 04.11.1993, Приложение 28 «Руководство по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998, а также приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

8.8.5 Если условием штатной буксировки судна с действующим классом РС является выполнение мероприятий технического характера (особая подготовка судна или его частей, конвертовка и т.п.), то судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию с целью подтверждения выполнения таких мероприятий.

По результатам внеочередного освидетельствования инспектор Регистра составляет акт освидетельствования (форма 6.3.10). В классификационную часть Статуса освидетельствований судна вносится дополнительная информация о проведении такого освидетельствования со ссылкой на акт освидетельствования. Выдача буксировочного свидетельства (форма 6.3.40) не требуется, так как судно не нарушает предписанный район и условия эксплуатации и класс судна на время штатной буксировки сохраняется.

8.9 ПЕРЕГОНЫ СУДОВ В ОТСТОЕ И СУДОВ В КОНСЕРВАЦИИ

8.9.1 Вопросы перегонов судов в отстое и судов в консервации рассматривается ГУР.

8.9.2 Вопросы перегонов для судов в консервации рассматриваются ГУР только как для судов без класса РС в соответствии с требованиями 8.2.8.

8.9.3 Вопросы перегонов для судов в отстое, класс которых был приостановлен до вывода в отстой (т.е. состояние класса в коде 25 «КЛАСС ПРИОСТАНОВЛЕН (СУДНО ВЫВЕДЕНО В ОТСТОЙ С ПРИОСТАНОВЛЕННЫМ КЛАССОМ)») рассматриваются ГУР как для судов без класса РС в соответствии с требованиями 8.2.8.

8.9.4 Регистр рассматривает вопросы перегонов судов в отстое, планируемых для следующих случаев:

.1 перегон к месту освидетельствования судна (для ввода в эксплуатацию) или на базу ремонта, если в месте его нахождения отсутствуют необходимые условия для предписанного освидетельствования и/или выполнения необходимого ремонта (свободные доки, ремонтные мощности, запасные части и т.п.);

.2 перегон к месту разделки и утилизации.

8.9.5 Вопрос совершения судном в отстое перегона для следования к новому району (бассейну) нахождения в отстое рассматривается ГУР только, если этот перегон планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

8.9.6 Перегоны судов в отстое вне установленного района плавания/эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются ГУР только если эти перегоны планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

8.9.7 Если судну в отстое с действующим или приостановленным классом (т.е. состояние класса которого находится в кодах 13, 24, 27) требуется совершение перехода на базу ремонта либо перехода к месту разделки и утилизации, то ГУР может рассмотреть вопрос совершения судном разового прямого рейса в балласте при условии выполнения следующего:

.1 согласования такого рейса с МА государства флага (в случае перехода на базу ремонта);

.2 положительных результатов внеочередного освидетельствования с целью определения технического состояния судна для совершения такого рейса в объеме, определенном с учетом освидетельствований с истекшим сроком предъявления, предписанных судну до вывода в отстой, и времени нахождения судна в отстое;

.3 устранения причин, приведших к приостановлению класса в отстое (выполнение просроченного освидетельствования/погашения задолженности).

8.9.8 Возможность и условия перегона судна в отстое, класс которого был приостановлен в связи с аварийным случаем, рассматриваются ГУР с учетом характера и последствий аварийного случая.

8.9.9 Перегон судна в отстое в ледовой обстановке рассматривается ГУР. Условия такого перегона определяются по категории, которой соответствуют ледовые усиления судна в соответствии с Правилами постройки.

8.9.10 Планирование и организация перегона судна в отстое должны выполняться в соответствии с положениями 8.3.

8.9.11 Рассмотрение перегонов судов в отстое выполняется ГУР в соответствии с положениями 8.4.

8.9.12 Разработка и одобрение проекта перегона судна в отстое выполняются в соответствии с положениями 8.5.

8.9.13 Оценка технического состояния судна и проверка выполнения назначенных мероприятий перед перегоном судна в отстое выполняются Регистром в соответствии с положениями 8.6.

8.9.14 Оформление документов выполняется в соответствии с положениями 8.7.

9 ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ ПОДВОДНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ И МОРСКИХ СООРУЖЕНИЙ

9.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1.1 Положения настоящего раздела применяются при освидетельствовании на плаву судов и других плавучих сооружений, находящихся под техническим наблюдением Регистра.

В настоящем разделе приняты следующие определения.

Водолаз-специалист – водолаз, имеющий специальную подготовку по специальной согласованной с Регистром программе обеспечения проведения освидетельствования подводной части судов и других плавучих сооружений на плаву.

Докование – обнажение подводной части судна любыми способами: постановкой в сухие и плавучие доки, на стапели, слипы, клетки на берегу, гидроподъемники; использование перепада уровня воды в периоды приливов и отливов (осушка), крена и дифферента судов, а также кессонов, выморозки во льдах и т. п.

9.1.2 Освидетельствование подводной части корпуса, рулевого устройства, гребного устройства, донно-бортовой арматуры и расположенных в подводной части электронавигационных приборов без докования проводится с применением современных технических средств обеспечения: подводного телевидения, подводной фотосъемки, специального оборудования и инструментов, телеуправляемых подводных аппаратов (ТПА).

Технические характеристики применяемых технических средств обеспечения (разрешающая способность установки подводного телевидения, осветительная аппаратура и т. п.) должны обеспечивать возможность получения инспектором объективной оценки состояния осматриваемых элементов.

9.1.3 Освидетельствование проводится инспектором Регистра с привлечением предприятия, проводящего подводное освидетельствование, признанного РС в соответствии с разд. 9 части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, с применением технических средств, отмеченных в 9.1.2. При использовании ТПА следует руководствоваться положениями Приложения 39 к Руководству.

9.1.4 Возможность допуска поставщиков услуг, имеющих признание ИКО, изложена в разд. 7 части I «Общие положения» Правил и 1.8.14 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию» Руководства.

9.1.5 Освидетельствование на плаву применяется в случаях, предусмотренных в 2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

9.1.6 Если в результате освидетельствования обнаружены дефекты, влияющие на безопасность плавания, охрану человеческой жизни на море или надежную перевозку грузов, судно должно быть освидетельствовано в доке для устранения обнаруженных дефектов.

9.1.7 Результаты осмотра подводной части организация оформляет протоколом, подписанным и утвержденным ее руководителем. В протоколе указывается фамилия инспектора, проводившего освидетельствование.

9.1.8 Для проведения освидетельствования в подразделение Регистра за три дня до установленной даты представляются:

.1 письмо судовладельца с техническим обоснованием (см. 9.1.9) необходимости проведения освидетельствования подводной части судна на плаву и указанием цели/причины освидетельствования, подписанное техническим руководителем флота и капитаном судна;

.2 заявка на проведение подводного освидетельствования с указанием названия судна, места и времени проведения освидетельствования, а также организации, обеспечивающей его проведение;

.3 рабочая программа освидетельствования (см. 9.1.10);

.4 акт осмотра подводной части судна предприятием, проводившим подводный освидетельствование (если осмотр был проведен до освидетельствования под наблюдением инспектора РС).

9.1.9 Техническое обоснование должно включать:

.1 краткие сведения о судне в целом, конструкции корпуса, в том числе конструкции кингстонных выгородок и ледовых ящиков, отверстий в наружной обшивке;

.2 сведения об общем техническом состоянии подводной части корпуса, деформации и износе листов наружной обшивки, состоянии покрасочного покрова подводной части корпуса, набора в пиках и днищевых танках состоянии донно-бортовой арматуры, подтверждения отсутствия в корпусе судна водотечности и цементных ящиков;

.3 сведения о наличии скуловых килей, их конструкции и состоянии;

.4 сведения о типе рулевого устройства, конструкции пера руля, креплении пера руля к баллеру; износе пера руля, зазорах в подшипниках рулевого устройства при последнем доковании, среднегодовом износе подшипников, предельно допустимых зазорах; зазоре на просадку пера руля; характерных дефектах в рулевом устройстве (по данным предыдущих доковании) и способах их устранения;

.5 сведения о гребном устройстве, зазорах в подшипниках гребного устройства при последнем доковании, среднегодовом износе подшипников, предельно допустимых зазорах, количестве часов работы гребного устройства после постройки и последнего докования, характерных дефектах в гребном устройстве (по данным предыдущих доковании) и способах их устранения;

.6 сведения о техническом состоянии подводной части корпуса и устройств судна по акту осмотра подводной части судна. Акт осмотра подводной части судна, если он был проведен (см. 9.1.8.4), прилагается к техническому обоснованию;

.7 заключение судовладельца о техническом состоянии подводной части судна.

9.1.10 В каждом конкретном случае составляется рабочая программа освидетельствования с учетом результатов последнего докования, условий и режимов эксплуатации судна за период, прошедший с момента предыдущего освидетельствования в доке, с учетом планируемой продолжительности эксплуатации судна до следующего предъявления его в доке.

Информация о техническом состоянии подводной части судна, полученная при освидетельствовании на плаву, должна быть аналогична полученной при обычном освидетельствовании судна в доке. Особое внимание необходимо обратить на замеры зазоров в подшипниках баллера рулевого устройства, дейдвудных подшипниках, акты анализа масла (для валов на масляной смазке) с учетом данных, полученных при предыдущих освидетельствованиях подводной части судна. Эти объекты должны быть включены в рабочую программу заранее для согласования с Регистром.

9.1.11 Рабочая программа должна включать следующие этапы:

.1 подготовительный, включающий:

очистку подводной части корпуса судна (в согласованном с Регистром объеме);

очистку пера руля и гребного винта;

демонтаж и очистку кингстонных решеток;

демонтаж противотросового кожуха защиты уплотнения конуса гребного вала;

демонтаж лючков ниш крепления штырей пера руля;

очистку кингстонных выгородок;

очистку ниш штырей пера руля;

очистку гребного вала (между ступицей гребного винта и дейдвудным устройством), уплотнения конуса гребного вала и стопорного устройства дейдвудного подшипника;

маркировку лопастей гребного винта;

подготовку и разбивку корпуса судна на вертикальные зоны освидетельствования;

.2 рабочий, включающий:

освидетельствование подводной части корпуса судна по зонам;

внутреннее освидетельствование кингстонных выгородок;

освидетельствование пера руля и нижней части баллера, осмотр крепления баллера к перу руля; проверку стопорения гаек штырей пера руля;

замеры зазоров в подшипниках рулевого устройства;

замер зазора на просадку пера руля, составление формуляра на зазоры;

освидетельствование гребного устройства, осмотр всасывающей и нагнетающей поверхностей лопастей, осмотр кромок лопастей гребного винта, осмотр деталей крепления съемных лопастей гребного винта к ступице, осмотр ступицы и обтекателя, крепления обтекателя к ступице, осмотр уплотнения конуса гребного вала, осмотр планок стопорного устройства дейдвудного подшипника, замер зазора в подшипниках гребного устройства, составление формуляра на зазоры;

освидетельствование донно-бортовой арматуры;

оформление документов;

.3 заключительный, включающий:

монтаж решеток кингстонных выгородок;

монтаж лючков ниш штырей пера руля;

монтаж противотросового кожуха;

проверку выполнения требований Акта освидетельствования судна (форма 6.3.10).

9.1.12 При решении вопроса о продлении срока освидетельствования подводной части судна (в предусмотренных случаях – см. 2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил) рабочая программа может быть сокращена по усмотрению инспектора РС.

9.1.13 Освидетельствование проводится согласно Методике освидетельствования подводной части судов и других плавучих сооружений на плаву (см. приложение 1).

9.1.14 Инспектор имеет право отказаться от освидетельствования в следующих случаях:

.1 если не будут выполнены требования разд. 9;

.2 если отсутствует возможность произвести оценку технического состояния элементов подводной части судна вследствие недостаточной прозрачности воды, неудовлетворительного качества телевизионного изображения, отсутствия устойчивого показа элементов судна водолазом-специалистом вследствие волнения или течения и в других подобных случаях.

9.2 ПОДГОТОВКА К ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ

9.2.1 До начала освидетельствования инспектору должна быть предоставлена отчетно-техническая документация (чертеж растяжки наружной обшивки, монтажный чертеж рулевого устройства, чертежи баллера, штырей и пера руля, гребного винта, гребного вала, схемы расположения кингстонных выгородок, протекторной защиты и т. п.).

9.2.2 На судне рекомендуется иметь фотографии (желательно цветные): винта, пера руля с баллером и деталями их крепления, противотросового кожуха и способа его крепления и снятия, а также другие, которые могут быть использованы при освидетельствовании.

9.2.3 Наружная обшивка подводной части корпуса, винторулевой комплекс, кингстонные решетки и т. п. должны быть очищены от обрастаний, грязи и ржавчины.

9.2.4 Кинстонные решетки, лючки ниш крепления и стопорения гаек штырей пера руля и, при необходимости, противотросовый кожух гребного вала должны быть сняты.

9.2.5 Лопасти гребного винта должны быть пронумерованы (№ 1, 2, 3 и т. д.) с обеспечением достаточной видимости маркировки на экране телевизора. Маркировка может быть постоянной или временной.

9.2.6 Для возможности определения местонахождения водолаза-специалиста и/или ТПА во время освидетельствования подводная часть корпуса должна быть отмаркирована. Маркировка может быть постоянной или временной (отвесы, стальная проволока, натянутая между закрепленными точками и т. п.).

9.2.7 При возможности судну должен быть придан максимально возможный дифферент на нос для наибольшего обнажения винторулевого комплекса.

9.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

9.3.1 До начала осмотра подводной части инспектор осматривает:

обшивку изнутри и набор в оконечностях (форпик, ахтерпик);

обшивку изнутри и набор в доступных местах в районе машинного отделения, днища и бортов;

с плотика (если выполнено требование 9.2.7) – обнаженную часть рулевого устройства (гельмпортовую трубу, нижний подшипник баллера, верхнюю часть пера руля, нижнюю часть баллера, соединение руля с баллером, верхний штырь руля и т. п.) и гребное устройство (см. 9.3.5),

а также знакомится с технической документацией в объеме, указанном в 9.1.1 и 9.2.1.

При положительных результатах осмотра судна изнутри инспектор приступает к осмотру подводной части.

9.3.2 Водолазы-специалисты с телекамерой, оборудованием и инструментами последовательно в соответствии с рабочей программой показывают объекты освидетельствования инспектору, который наблюдает за изображением объектов на экране телевизора и через руководителя работ направляет действия водолазов-специалистов.

9.3.3 Проводится осмотр подводной части корпуса, донных и бортовых отверстий, протекторной защиты, бортовых килей, штевней, сварных швов и заклепочных соединений, обтекателей вибраторов эхолотов и гидроакустических станций, а также конструкций успокоителей качки (если они установлены на судне).

9.3.4 Осматриваются поворотные и неповоротные насадки, перо руля, доступная для осмотра часть баллера, видимые части штырей пера руля и состояние их крепления, соединение баллера с пером руля, спускные пробки, все сварные швы пера руля (если это не было выполнено согласно 9.3.1 при обнажении винторулевого комплекса). Проводятся замеры зазоров в нижнем и верхнем подшипниках баллера руля, в петлях пера руля, просадки баллера. При невозможности провести замеры зазоров в подшипниках и сомнении в надежности этих узлов инспектор может потребовать поднять баллер на высоту, достаточную для проведения замеров и осмотра.

9.3.5 При осмотре гребного устройства прежде всего обращается внимание на состояние всех доступных техническому наблюдению элементов гребного устройства и их крепежа.

Особое внимание обращается на состояние уплотнения конуса гребного вала, крепления съемных лопастей, обтекателя гребного винта, кормовой дейдвудной втулки, отсутствие трещин и глубоких коррозионных разрушений корневых поверхностей лопастей.

Необходимо осмотреть нагнетательную, всасывающую поверхности кромки лопастей, а также ступицу гребного винта на отсутствие трещин.

9.3.6 В дейдвудных устройствах с водяной смазкой необходимо провести замеры зазоров.

9.3.7 При необходимости для более детального исследования обнаруженных дефектов производится видеозапись изображения исследуемого объекта или его фотографирование.

9.3.8 При обнаружении вмятин, гофрировки, бухтиноватости на корпусе водолаз-специалист проводит замеры стрелок прогиба указанных деформаций с помощью бухтиномеров, мерительных скоб, магнитных реек и подобных инструментов.

9.3.9 Обнаруженные в результате освидетельствования отдельные дефекты по согласованию с инспектором могут быть устранены на плаву (удаление изношенных и установка новых протекторов, обрезка и частичный ремонт скуловых килей и т. п.).

9.3.10 При обнаружении трещин в корпусе или винторулевом комплексе проводится подводная дефектация методом, одобренным Регистром, и в зависимости от ее результатов решается вопрос о возможности устранения дефектов на плаву или в доке.

9.4 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ И ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

9.4.1 По окончании освидетельствования инспектор и представители организации и командного состава судна:

уточняют выполнение рабочей программы осмотра;

выявляют недостатки проведенного освидетельствования;

оценивают четкость изображения объектов;

уточняют характер обнаруженных дефектов (место, размеры и т. п.);

определяют способы устранения дефектов.

9.4.2 Инспектору должны быть представлены все необходимые замеры и фотографии объектов, указанных при освидетельствовании.

9.4.3 Инспектор Регистра по результатам освидетельствования оформляет Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10) или Отчет об освидетельствовании судна (форма 6.1.03). К акту/отчету прилагается протокол (см. 9.1.7).

К Акту прилагаются соответствующие фотографии, акты и другие (по усмотрению инспектора) документы, необходимые для более полной оценки технического состояния освидетельствованных объектов.

10 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПБУ И МСП В ЭКСПЛУАТАЦИИ

10.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1.1 Положения Руководства в полной мере распространяются на ПБУ и МСП, если в тексте не оговорено иное.

10.1.2 Периодичность и объем классификационных освидетельствований ПБУ и МСП в эксплуатации должны соответствовать требованиям разд. 19 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

10.2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ ПБУ

10.2.1 В настоящей главе приведены дополнительные требования по освидетельствованию ПБУ, к которым не применимы положения некоторых международных конвенций (например, Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (Конвенции LL-66/88) и Конвенции СОЛАС-74/78/88/00).

10.2.1.1 Контроль надводного борта.

10.2.1.1.1 При возобновляющем освидетельствовании проверяются положение грузовых марок в соответствии с Международным свидетельством о грузовой марке, наличие на ПБУ одобренных Регистром информации об остойчивости судна, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа, а также устройство дверей, люков, отверстий в машинные отделения, горловин, лючков, вентиляторов, воздушных труб, шпигатов, приемных и отливных отверстий, иллюминаторов, штормовых портиков, фальшборта, леерного ограждения в отношении сохранения их конструкции и технического состояния. При положительных результатах освидетельствования на ПБУ возобновляется Свидетельство о грузовой марке.

10.2.1.1.2 При ежегодном освидетельствовании проверяются нанесение грузовых марок в соответствии со Свидетельством о грузовой марке и их окраска, наличие на ПБУ одобренных Регистром информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа, а также проверяются устройство дверей, люков, отверстий в машинные отделения, горловин, лючков, вентиляторов, воздушных труб, шпигатов, приемных и отливных отверстий, иллюминаторов, штормовых портиков, фальшборта, леерного ограждения. в отношении их исправного состояния. При положительных результатах освидетельствования в Свидетельство о грузовой марке вносится запись о ежегодном освидетельствовании.

10.2.1.2 Контроль остойчивости и непотопляемости.

10.2.1.2.1 При возобновляющем освидетельствовании проверяется наличие на ПБУ одобренных Регистром информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа и осуществляется проверка ПБУ на отсутствие изменений в весе порожнем и на отсутствие в корпусных конструкциях, устройствах, оборудовании и системах изменений, влияющих на остойчивость и аварийную посадку и остойчивость. Любые изменения в расположении отверстий, высот комингсов, расположении трубопроводов и каналов должны быть подтверждены проверкой выполнения требований Правил ПБУ/МСП к аварийной посадке и остойчивости.

При возобновляющем освидетельствовании осуществляется проверка в действии совместно с сигнализацией всех приводов закрытий отверстий, а также приводов дистанционного управления клапанами систем, обеспечивающих выполнение требований Правил ПБУ/МСП к аварийной посадке и остойчивости.

10.2.1.2.2 При ежегодном освидетельствовании проверяется наличие на ПБУ одобренных информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа и проводится осмотр ПБУ с целью установления в корпусных конструкциях, устройствах оборудовании и системах изменений, влияющих на остойчивость и аварийную остойчивость.

10.3 ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

10.3.1 Положения разд. 6 части I «Общие положения» (кроме 6.5 — 6.8), распространяются на ПБУ и МСП.

10.3.1.1 При проведении технического наблюдения за ПБУ и МСП в эксплуатации и их классификации, выполнение требований правил Регистра и надлежащее техническое состояние ПБУ и МСП удостоверяются выдаваемыми на них свидетельствами:

Классификационное свидетельство (форма 3.1.2) (ПБУ);

Классификационное Свидетельство морской стационарной платформы (форма 3.1.2р) (МСП);

Свидетельство о годности к плаванию (форма 1.1.2) (ПБУ в зависимости от требований МА государства флага);

Свидетельство о годности морской стационарной платформы (МСП) к эксплуатации (форма 1.1.1р) в зависимости от требований МА государства флага; Свидетельство о грузовой марке (форма 1.3.1) (на ПБУ под флагом РФ, на которые не распространяются положения Кодексов А.414(XI), А.649(16) и А.1023(26)), а также в случае, если Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. не применима);

Мерительное свидетельство (форма 1.2.12) (если Международная Конвенция по обмеру судов 1969 г. не применима);

Свидетельства о предотвращении загрязнения с судов (форма 2.4.18rf) (в применимых случаях);

Свидетельство на оборудование и снабжение (форма 4.1.1).

Для ПБУ/МСП, к которым применимы соответствующие положения Кодекса ПБУ (1979, 1989, 2009, смотря что применимо по дате постройки), Конвенции МАРПОЛ 73/78 и других конвенций, выдаются соответствующие свидетельства, предписанные применимыми кодексами, конвенциями (см. также 2.1.13 части III «Освидетельствования судов, выполняемые в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов»).

Основанием для выдачи/подтверждения/возобновления перечисленных выше свидетельств являются отчетные документы РС (соответствующие чек-листы, отчеты, акты), указанные в разд. 6 части I «Общие положения».

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

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕНЯЕМЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ, КОДЕКСОВ

Настоящая часть регламентирует объем освидетельствований судна при его постройке и в процессе эксплуатации с целью подтверждения соответствия судна следующим применимым международным конвенциям, кодексам и резолюциям[1] (оригинальный текст которых доступен в Интегрированной информационной системе РС на сайте: idocs.rs-class.org), и выдачи соответствующих свидетельств:

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.[2], измененная Протоколами 1978 и 1988 г. с поправками;

Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. с изменениями, внесенными протоколом 1988 г. к ней, с поправками[3];

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протоколы 1978 г. и 1997 г. к ней[4], измененные последующими резолюциями;

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом[5], принятый резолюцией ИМО MSC.4(48) с поправками, внесенными резолюциями ИМО MEPC.40(29), MSC.16(58), MSC.460(101), MEPC.318(74) и последующими резолюциями;

Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом[6], принятый резолюцией ИМО MSC.5(48), с учетом поправок, внесенных резолюциями ИМО MSC.17(58), MSC.30(61), MSC.32(63), MSC.59(67), MSC.103(73), MSC.177(79), MSC.220(82) и последующими резолюциями или принятый резолюцией ИМО MSC.370(93), с учетом поправок, внесенных последующими резолюциями, смотря что применимо на основании области применения, предписанной указанными резолюциями;

Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом[7], принятый резолюциями ИМО A.212(VII) и MEPC.20(22), с учетом поправок, внесенных последующими резолюциями;

Кодекс по безопасности судов специального назначения 2008 г.[8], принятый резолюцией ИМО MSC.266(84), измененный последующими резолюциями;

Международный кодекс по безопасности высокоскоростных судов 1994 г.[9], принятый резолюцией MSC.36(63);

Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью, принятый резолюцией ИМО MSC.23(59);

---

[1] Далее в тексте настоящей части после названий конвенций и кодексов могут не указываться документы, которыми этими конвенции и кодексы изменены.
[2] В дальнейшем – Конвенция СОЛАС-74 с поправками.
[3] В дальнейшем – Конвенция LL-66/88.
[4] В дальнейшем – Конвенция МАРПОЛ 73/78.
[5] В дальнейшем – Кодекс МКХ.
[6] В дальнейшем – Кодекс МКГ.
[7] В дальнейшем – Кодекс КХ.
[8] В дальнейшем – Кодекс ССН 2008.
[9] В дальнейшем – Кодекс ВС.

Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001 года[1];

Конвенция о технике безопасности и гигиене труда на портовых работах 1979 г.[2];

Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов[3], принятый резолюцией ИМО MSC.268(85) с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.318(89), MSC.354(92), MSC.393(95), MSC.426(98), и последующими резолюциями.

С 01.01.2021 вступают в силу поправки, внесенные резолюцией ИМО MSC.462(101), полностью заменяющие текст кодекса и которые могут применяться на усмотрение МА государства флага с 01.01.2020;

Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, принятый резолюцией ИМО MSC.122(75) с поправками ИМО: MSC.157(78), MSC.205(81), MSC.262(85), MSC.294(87), MSC.328(90), MSC.372(93), MSC.406(96), MSC.442(99)[4];

Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок, 2009 г.[5] (далее – Кодекс ПБУ 2009), принятый резолюцией ИМО A.1023(26), с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.359(92), MSC.384(94), MSC.387(94), MSC.407(96) и MSC.435(98);

Кодекс по конструкции и оборудованию судов, перевозящих сжиженные газы наливом[6] (резолюция ИМО A.328(IX) с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.25(60), MSC.377(93) и последующими резолюциями);

Международный Кодекс по системам пожарной безопасности[7];

Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 г.[8];

Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, принятый резолюциями ИМО MSC.385(94), MEPC.264(68) с поправками[9];

Международный кодекс по расширенной программе проверок в ходе освидетельствований навалочных и нефтеналивных судов[10] (резолюция Ассамблеи ИМО A.1049(27) с поправками).

С 1 января 2021 вступают в силу поправки, внесенные резолюцией ИМО MSC.461(101) и полностью заменяющие текст кодекса);

Кодекс по перевозке и погрузке опасных и вредных жидких веществ наливом на морских судах обеспечения (резолюция ИМО A.1122(30))[11];

Руководство по гармонизированной системе освидетельствований и выдаче свидетельств[12];

Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими, 2004 г. (Конвенция УБВ)[13].

Международный кодекс по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки[14], принятый резолюцией ИМО MSC.391(95) с учетом поправок, внесенных последующими резолюциями.

Торремолиносская международная конвенция по безопасности рыболовных

---

1 В дальнейшем – AFS-Конвенция.
2 В дальнейшем – Конвенция МОТ-152.
3 В дальнейшем – Кодекс МКМПНГ.
4 В дальнейшем – Кодекс МКМПОГ.
5 В дальнейшем – Кодекс ПБУ 2009.
6 В дальнейшем – Кодекс КГ.
7 В дальнейшем – Кодекс СПБ.
8 В дальнейшем – Конвенция МППСС.
9 В дальнейшем – Полярный Кодекс.
10 В дальнейшем – Кодекс ESP.
11 В дальнейшем – Химический Кодекс OSV.
12 В дальнейшем – Резолюция ИМО A.1140(31).
13 В дальнейшем – Конвенция УБВ.
14 В дальнейшем – Кодекс МГТ.

судов 1977 года с изменениями 1993 года, внесенными Торремолиносским Протоколом[1];

Кейптаунское соглашение 2012 года об осуществлении положений Торремолиносского Протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года[2];

Директива Совета Европейского Союза 97/70/ЕС от 11.12.1997 г. с поправками 1999, 2002 и 2009 годов[3].

[1] В дальнейшем – Торремолиносский протокол или ТП-93.
[2] В дальнейшем – Кейптаунское соглашение или КС-2012.
[3] В дальнейшем – Директива 97/70/ЕС или Дир. 97/70/ЕС.

1.2 ПРИМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

1.2 При первоначальном, возобновляющем, ежегодном, промежуточном, периодическом освидетельствованиях для возобновления/подтверждения международных свидетельств должны быть выполнены применимые требования соответствующих международных конвенций, кодексов и резолюций, перечисленных в 1.1, а также дополнительные указания морских администраций государств флага, размещенные на веб-сайте Управления судов в эксплуатации в разделе «Дополнительные требования МА», которые имеют силу законодательства прямого действия для этих судов и являются единственным первоисточником в случае разбирательства претензий со стороны портовых властей, морских администраций, судовладельцев и других заинтересованных сторон.

При возобновляющем освидетельствовании пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров и построенных до 01 октября 1994 г., необходимо проверять выполнение положений пр. II-2/41-1 и II-2/41-2 Конвенции СОЛАС-74/88 с поправками, внесенными резолюцией ИМО MSC.24(60).

1.3 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ПОЛОЖЕНИЙ ПРАВИЛ ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ, ПРАВИЛ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ И ДРУГИХ ТРЕБОВАНИЙ РС

В 4.1 приведены указания по проведению освидетельствований спасательных и сигнальных средств, радио- и навигационного оборудования, разработанные Регистром для подтверждения выполнения требований Правил по оборудованию морских судов (см. 4.1.1 — 4.1.4).

Указания по проведению освидетельствований оборудования по ПЗМ, разработанные Регистром, изложены в Руководстве по применению положений Конвенции МАРПОЛ 73/78 (см. 4.1.5), а также Правилах по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации.

Указания по проведению освидетельствований судовых грузоподъемных устройств разработаны Регистром для подтверждения выполнения требований Правил по грузоподъемным устройствам морских судов (см. 4.1.6).

Указания по проведению освидетельствований судов и морских сооружений, на которые не распространяются положения конвенции LL-66/88, приведены в Правилах о грузовой марке морских судов.

1.4 УСЛОВИЯ ВЫДАЧИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ

Освидетельствование судов и выдача международных свидетельств осуществляется при наличии поручения МА государства флага и при условии, что это государство присоединилось к конвенции (см. также 1.11).

1.5 ТОЛКОВАНИЕ ТЕРМИНА «ПЕРВОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ»

Первое освидетельствование, в отношении применения к вновь вступающим в силу требованиям Конвенции СОЛАС-74 с поправками, означает первое ежегодное, промежуточное, периодическое или возобновляющее освидетельствование для выдачи соответствующего Свидетельства, которое наступит первым после даты вступления в силу соответствующего правила, или иное другое освидетельствование, если морская администрация сочтет его целесообразным и практически возможным, с учетом объемов предписанных ремонтов или изменений, которые должны быть выполнены после упомянутой даты.

Для судов в постройке, в случае, когда дата закладки киля наступила раньше, а дата поставки судна наступила позже даты вступления в силу соответствующего правила, термин «первое освидетельствование» означает первоначальное освидетельствование после постройки, и судно должно отвечать требованиям соответствующего правила на дату поставки.

1.6 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ МАТЕРИАЛОВ И ИЗДЕЛИЙ ДЛЯ СУДОВ

Техническое наблюдение за выполнением требований международных конвенций, кодексов, резолюций и соглашений при изготовлении материалов и изделий для судов осуществляется Регистром в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

1.7 ДОКУМЕНТЫ

1.7.1 Основными документами, подтверждающими выполнение требований Конвенции СОЛАС-74 с поправками, являются:

Свидетельство о безопасности пассажирского судна с Перечнем оборудования. Срок действия Свидетельства – 12 мес;

Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции. Срок действия Свидетельства – 60 мес;

Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению с Перечнем оборудования. Срок действия Свидетельства для судов, плавающих под флагом государств-участников Протокола 1988 г. или резолюции А.883(21) – 60 мес, для прочих судов – 24 мес;

Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию с Перечнем оборудования. Срок действия Свидетельства для судов, плавающих под флагом государств-участников Протокола 1988 г. или резолюции ИМО А.883(21) – 60 мес, для прочих судов – 12 мес;

Свидетельство об изъятии. Свидетельство оформляется, если для какого-либо судна допускаются исключения на основании и в соответствии с положениями Конвенции СОЛАС-74/78/88/00 в дополнение к перечисленным свидетельствам. Срок действия Свидетельства об изъятии не должен превышать срока действия свидетельства, к которому оно прилагается.

Правило I/12 v) Конвенции СОЛАС-74/88 предусматривает выдачу Свидетельства о безопасности грузового судна взамен Свидетельству о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции и Свидетельству о безопасности грузового судна по радиооборудованию. Поэтому освидетельствования для выдачи и возобновления Свидетельства о безопасности грузового судна должны осуществляться в соответствии с требованиями по освидетельствованию к свидетельствам, которые оно заменяет, и подобным же образом ежегодное и промежуточные освидетельствования должны быть такими же, что и требуемые для заменяемых свидетельств, при этом в Свидетельстве о безопасности грузового судна должны быть подтверждены соответствующие разделы.

Документами, подтверждающими выполнение применимых положений Конвенции СОЛАС-74/88 о перевозке опасных грузов, являются документы, перечисленные в 2.1.5.

1.7.2 Документами, подтверждающими выполнение требований LL-66/88, являются:

Международное свидетельство о грузовой марке. Срок действия Свидетельства – 60 мес;

Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки, выдаваемое взамен Международного свидетельства о грузовой марке 1966 г. Срок действия Свидетельства для судна, имеющего новые конструктивные особенности, – 60 мес. Срок действия Свидетельства для судна, как правило, не совершающего международных рейсов, ограничивается продолжительностью единичного рейса, для которого оно выдается.

1.7.3 Документами, подтверждающими выполнение требований Конвенции МАРПОЛ 73/78, являются:

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью с Дополнениями А и В. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором. Свидетельство выдается от имени Регистра на суда, плавающие под флагом РФ, и при наличии поручения других МА государства флага. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы с дополнением. Срок действия Свидетельства – 60 мес.

Международное свидетельство по предотвращению загрязнения атмосферы двигателем (форма 2.4.40) с Дополнением (форма 2.4.41). Срок действия Свидетельства – до конца эксплуатации судового двигателя.

1.7.4 Документом, подтверждающим выполнение требований Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001, является Международное свидетельство по противообрастающей системе с Перечнем противообрастающих систем. Срок действия Свидетельства ограничен сроком замены или обновления противообрастающей системы.

1.7.5 Документами, подтверждающими выполнение требований Кодекса МКХ с поправками, Кодекса КХ с поправками, Кодекса МКГ с поправками, Кодекса ВСС, Кодекса по безопасности судов специального назначения 1983 г., Кодекса ПБУ 2009, являются, соответственно:

Международное свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом. Срок действия Свидетельства – 60 мес.

Международное свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Свидетельство по безопасности высокоскоростного судна. Срок действия Свидетельства для судов, плавающих под флагом государств-участников Протокола 1988 г., – 60 мес., для прочих судов – 12 мес.;

Свидетельство по безопасности судна специального назначения. Срок действия Свидетельства – 60 мес.

Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (2009). Срок действия Свидетельства – 60 мес.

1.7.6 Документами, подтверждающими выполнение требований Конвенции МОТ-152, являются:

Регистровая книга судовых грузоподъемных устройств. Срок действия Регистровой книги – 10 лет;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании грузоподъемных устройств. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании спаренных грузовых стрел. Срок действия Свидетельства – 60 мес.;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании взаимозаменяемых и съемных деталей. Срок действия Свидетельства не ограничен;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании стального троса. Срок действия Свидетельства не ограничен.

1.7.7 Документом, подтверждающим выполнение требований Международной конвенции по обмеру судов 1969 г., является Международное мерительное свидетельство (1969). Свидетельство не имеет срока действия. При выдаче должны учитываться дополнительные требования МА государства флага, Правила обмера морских судов и внутренние процедуры Регистра.

1.7.8 Документом, подтверждающим выполнение требований Конвенции УБВ, является Международное свидетельство об управлении балластными водами/Удостоверение о соответствии международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими.

1.7.9 Документом, подтверждающим выполнение требований Полярного Кодекса, является Свидетельство судна полярного плавания (форма 2.1.29) с Перечнем оборудования и снабжения (форма 2.1.30).

1.7.10 Документом, подтверждающим выполнение требований Торремолиносского 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).

1.7.13 Приведенный в 1.7 перечень документов не является исчерпывающим. При оформлении документов на суда следует руководствоваться положениями применимых конвенций, кодексов, резолюций, дополнительных указаний МА государств флагов, внутренними процедурами по применению форм документов РС. В разд. 2 — 4 приведены указания по объему освидетельствования для выдачи/возобновления/подтверждения документов, предписанных конвенциями, кодексами, а также дополнительная информация по выдаваемым документам.

1.7.14 Особенности оформления конвенционных документов:

.1 соответствующее конвенционное свидетельство теряет силу, если периодическое, ежегодное или промежуточное освидетельствование судна, или освидетельствование подводной части корпуса судна (в зависимости от случая) не выполнено в предписанный срок (правило I/14 (i) (i) Конвенции СОЛАС-74/88, статья 19 (9) (c) Конвенции LL-66/88, правило 10.9.1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правило 10.9.1 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правило 8.8.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правило 9.9.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правило E-5.9.3 Конвенции УБВ, правило 1.5.6.9.1 Кодекса МКХ с поправками, правило 1.4.6.9.1 Кодекса МКГ с поправками, правило 1.6.6.9.1 Кодекса КХ с поправками и правило 1.3.6 части I-A Полярного кодекса). После выполнения соответствующего освидетельствования (которое не было проведено, а также с учетом периода времени, истекшего с даты, когда освидетельствование должно было быть завершено) выдается новое конвенционное свидетельство. В соответствии с Соглашениями с отдельными МА государств флагов вместо выдачи нового свидетельства может быть восстановлено действие существующего свидетельства (revalidation). МА государства флага должна быть оперативно проинформирована ГУР о каждом подобном случае для принятия превентивных мер.

Если выдается новое свидетельство, оно должно выдаваться на срок, не превышающий срока действия существующего свидетельства, а «вилки» ежегодных освидетельствований остаются старыми. При этом даты предстоящих освидетельствований в разделе периодических подтверждений в свидетельствах не указываются. В утратившем силу свидетельстве должна быть внесена заверенная подписью и печатью инспектора запись «НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНО» или «INVALID» со ссылкой на отчетный документ РС, в котором указаны причины такого решения.

В Отчете по освидетельствованию судна (форма 6.1.03), в разделе «Дополнительная информация», инспектором РС должна быть сделана следующая запись:

«Свидетельство(а) [указать код формы] переоформлено в связи с тем, что судно было предъявлено не в установленные для [указать вид освидетельствования] сроки. Дата следующего ежегодного/промежуточного освидетельствования – ДД.ММ.ГГ – ДД.ММ.ГГ/Certificate(s) [to identify form code] is (are) renewed as the vessel was submitted not in the terms established for [to identify the type of survey] survey. Date of the next annual/intermediate survey – DD.MM.YY – DD.MM.YY».

Добавление записи необходимо для предъявления по требованию внешним сторонам с целью пояснения, почему свидетельство(а) выданы не на полный срок, и даты ежегодных освидетельствований не совпадают с датой выдачи свидетельства;

.2 конвенционные свидетельства теряют силу при непредъявлении судна к освидетельствованию для возобновления соответствующего конвенционного свидетельства в установленные сроки. Новые конвенционные свидетельства выдаются на основании освидетельствования для возобновления свидетельства;

.3 если периодическое, ежегодное или промежуточное освидетельствование судна для подтверждения конвенционного свидетельства выполнено ранее установленного срока следует руководствоваться положениями 2.2.1.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил применительно к конвенционным свидетельствам;

.4 если освидетельствование для возобновления конвенционного свидетельства проводится после окончания срока действия существующего свидетельства (на X мес.), то срок действия нового свидетельства устанавливается на срок не более 5 лет, считая от даты окончания срока действия существующего свидетельства без учета предоставления отсрочки освидетельствования для возобновления и продления срока его действия, т. е. на 5 лет минус X мес. Таким образом, просроченное освидетельствование для возобновления свидетельства приводит к сокращению сроков действия свидетельства. В акте освидетельствования необходимо указать причину неполного срока действия свидетельства: «Свидетельство выдано на неполный срок в связи с тем, что судно предъявлено для возобновления свидетельства не в установленный срок/The certificate is issued not for full term, as the vessel is submitted for renewal of this Certificate not in the terms established for renewal survey»;

.5 если освидетельствование для возобновления конвенционного свидетельства проводится ранее, чем за 3 мес. до окончания срока действия свидетельства (на X мес.), то срок действия нового свидетельства – 5 лет – устанавливается, считая от даты окончания указанного освидетельствования. При этом изменяется существующая дата для проведения ежегодных освидетельствований, которая должна соответствовать дате выдачи нового свидетельства. В этом случае Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, Международное свидетельство о грузовой марке и свидетельства, выдаваемые на соответствие требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78, выдаются на срок 5 лет, считая от фактической даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельств. От этой же даты отсчитываются сроки действия Свидетельства о безопасности пассажирского судна, выдаваемого сроком на 1 год. Следует отметить, что в этом случае судовладелец теряет X мес. – период между предписанным освидетельствованием и датой фактического окончания досрочно проведенного освидетельствования для возобновления свидетельства;

.6 на судах, подпадающих под действие Конвенции СОЛАС-74 с поправками, с приостановленным или просроченным классом, соответствующие конвенционные свидетельства, выданные Регистром, утрачивают силу. В отношении действия других

конвенционных свидетельств, выданных Регистром, необходимо руководствоваться дополнительными указаниями конкретной МА государства флага. При аннулировании соответствующих конвенционных документов следует также руководствоваться положениями 4.9.7 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» и 1.8.13.1;

.7 при смене флага конвенционные документы переоформляются в соответствии с положениями 4.2.2. Причина переоформления свидетельства указывается в акте освидетельствования, как переоформление в связи со сменой флага судна;

.8 при смене класса без смены флага конвенционные свидетельства оформляются в соответствии с положениями 4.2.1;

.9 Конвенционные свидетельства, предусмотренные Конвенцией СОЛАС-74 с поправками и применимые к конкретному судну, могут быть выданы/возобновлены/подтверждены Регистром по письменной просьбе судовладельца при наличии действующего класса судна (РС или ИКО), если нет иных указаний МА государства флага судна[1].

1.7.15 Если явно не предусмотрено иначе, в тексте требований Конвенций СОЛАС-74 с поправками, о грузовой марке, МАРПОЛ 73/78 и ни в одном из других международных кодексов, расстояния (такие, как длина танка, высота, ширина, длина судна и т.д.) должны измеряться с использованием главных теоретических размерений.

1.7.16 При вступлении в силу новых поправок к Конвенции LL-66/88, Конвенции СОЛАС-74 с поправками и МАРПОЛ 73/78, а также кодексам, получившим обязательную силу согласно указанным Конвенциям, замена ранее выданных свидетельств производится следующим образом:

.1 в случаях если судно не подпадает под новые требования, свидетельство и его дополнение (если имеется) не переоформляется до окончания срока его действия;

.2 если судно должно соответствовать новым требованиям, то после вступления в силу поправок, свидетельство и его дополнение (если имеется) переоформляется после проведения освидетельствования на соответствие новым требованиям;

.3 если судно подверглось обновлению или переоборудованию, свидетельство и его дополнение (если имеется) переоформляется после проведения дополнительного освидетельствования на соответствие его новым требованиям.

1.7.17 При подтверждении/выдаче/возобновлении документов, подтверждающих выполнение требований Правил о грузовой марке, Правил по оборудованию морских судов, Правил по обмеру, Правил по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации и т. п. необходимо руководствоваться следующим: сроки действия документов, выданных Регистром, должны соответствовать сроку действия классификационного свидетельства, и при утрате, приостановке класса или предъявлении судна к освидетельствованию позже предписанного срока такие документы утрачивают свою силу. В отношении выставления/снятия требований следует руководствоваться положениями Приложения 17.

---

[1] В соответствии с правилом II-1/3-1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, внесенными резолюцией ИМО MSC.47(66) и вступившими в силу с 01.07.1998 года, суда проектируются, строятся и технически обслуживаются в соответствии с требованиями к устройству, механическим и электрическим установкам, предъявляемыми признанным МА государства флага согласно положениям правила XI-1/1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками классификационным обществом, или в соответствии с применимыми национальными стандартами МА государства флага, обеспечивающими равноценный уровень безопасности.

1.7.18 При оформлении документов должны выполняться положения 6 части I «Общие положения», а также внутренних процедур Регистра по оформлению отчетных документов РС.

1.8 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

1.8.1 Конвенциями, кодексами установлены требования к освидетельствованию судов, периодичности освидетельствований и выдаваемым документам. Применимость тех или иных требований конвенций, кодексов, резолюций зависит от следующих критериев:

в зависимости от того, какие поправки подписаны государством флага судна, к судну должны применяться соответствующие требования к освидетельствованиям, их периодичности и срокам действия свидетельств, установленные соответствующими конвенциями, кодексами с поправками с учетом дополнительных требований МА государств флагов, если имеются.

Согласно некоторым положениям Конвенции СОЛАС-74 и Конвенции МАРПОЛ 73/78 применимость требований к судну определяется следующими датами:

.1 датой контракта на постройку в день или позднее чч/мм/гггг; или

.2 в отсутствие контракта на постройку – датой закладки киля или датой, когда судно находилось в подобной стадии постройки в день или позднее чч/мм/гггг; или

.3 датой поставки в день или позднее чч/мм/гггг.

При освидетельствованиях судов применяются гармонизированная или негармонизированная системы освидетельствований, установленные соответствующими поправками к конвенциям, кодексам, подписанным тем или иным государством флага.

Большинство государств флагов применяет гармонизированную систему освидетельствований судов и выдачи свидетельств, основанную на выполнении положений следующих конвенций, кодексов (см. статус конвенций/кодексов на сайте ИМО):

Конвенции СОЛАС-74, измененной Протоколом 1988 г. к ней, с поправками; Конвенции LL-66, измененной Протоколом 1988 г. к ней, с поправками;

Конвенции МАРПОЛ 1973 г. с изменениями, внесенными MEPC.39(29) и Протоколом 1978 г.;

Кодекса МКХ с поправками;

Кодекса МКГ с поправками;

Кодекса КХ с поправками.

Общий порядок, в соответствии с которым МА государств флага, присоединившиеся к гармонизированной системе освидетельствований и выдачи свидетельств на основании указанных выше Протоколов, резолюций, или признанные ими организации по их поручению выполняют соответствующие освидетельствования, приведен в резолюции ИМО A.1140(31).

Резолюция A.1140(31) содержит требования по освидетельствованиям для выдачи, подтверждения, возобновления свидетельств и других документов, предписанных следующими конвенциями, кодексами:

Конвенция СОЛАС-74/88 с поправками;

Конвенция LL-66/88 с поправками;

Конвенция МАРПОЛ 73/78 с поправками, внесенными Протоколом 1997 года, с поправками;

Конвенция УБВ;

Кодекс МКХ с поправками;

Кодекс МКГ с поправками;

Кодекс КХ с поправками;

Полярный кодекс.

В разд. 2 — 4 приведены общие требования по освидетельствованию для выдачи/возобновления/подтверждения соответствующего

свидетельства (с перечнями оборудования, где требуется). Более подробная информация об объектах освидетельствования приведена в чек-листе системы STORM.

Несмотря на то, что резолюция A.1140(31) имеет четко определенную область применения, ее следует применять, в зависимости от случая, к буровым установкам и другим платформам, на которые распространяются правило 39 Приложения I и правило 5 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

В отношении судов, эксплуатирующихся под флагами государств, присоединившихся к гармонизированной системе освидетельствований на основании резолюции ИМО A.883(21) (статус конвенций можно уточнить на сайте ИМО), следует применять соответствующие положения резолюции ИМО A.883(21) и соответствующие указания МА государства флага.

В отношении судов, эксплуатирующихся под флагами государств, не присоединившихся ни к одной из перечисленных выше гармонизированных систем освидетельствований, следует руководствоваться положениями применимых конвенций, кодексов без учета упомянутых протоколов, резолюций, которыми установлены гармонизированные системы, а также указаниями МА государств флагов.

1.8.2 При применении гармонизированной системы освидетельствований и оформления свидетельств необходимо руководствоваться следующим.

Гармонизированная система, схематично представленная в Приложении 24 к Руководству, предусматривает:

1.8.2.1 обычный годичный интервал между освидетельствованиями на основе первоначального, ежегодного, промежуточного, периодического освидетельствований и освидетельствования для возобновления свидетельства, в зависимости от случая, кроме Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78, которое основано на первоначальном освидетельствовании и освидетельствовании для возобновления свидетельства;

1.8.2.2 схему, обеспечивающую необходимую гибкость в проведении каждого вида освидетельствования, которая допускает:

1.8.2.2.1 возможность завершить освидетельствование для возобновления свидетельства в пределах 3 мес до истечения срока действия существующего свидетельства при сохранении срока его действия;

1.8.2.2.2 промежуток времени в шесть месяцев – в пределах трех месяцев до и после ежегодной даты свидетельства для ежегодного, промежуточного и периодического освидетельствований;

1.8.2.2.3 максимальный срок действия – пять лет применительно ко всем свидетельствам для грузовых судов;

1.8.2.2.4 максимальный срок действия – 12 мес. для Свидетельства о безопасности пассажирского судна;

1.8.2.2.5 систему для продления свидетельств на срок до трех мес., с тем чтобы судно могло завершить свой рейс, или до одного месяца – для судов, совершающих короткие рейсы;

1.8.2.2.6 если продление предоставлено, срок действия нового свидетельства начинается с даты истечения срока действия существующего свидетельства до его продления;

1.8.2.2.7 гибкую систему проверки подводной части судна при соблюдении следующих условий:

.1 мин. две проверки в течение любого пятилетнего срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 интервал между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 мес.

1.8.2.2.8 Свидетельство о безопасности грузового судна согласно СОЛАС-74/88 в качестве альтернативы отдельным свидетельствам о безопасности грузового судна по конструкции, о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и о безопасности грузового судна по радиооборудованию; и

1.8.2.2.9 гибкую систему в отношении периодичности проведения освидетельствований и сроков действия свидетельств при условии, что минимальный объем освидетельствований сохраняется.

В гармонизированной системе освидетельствований по конвенции используются следующие виды освидетельствований:

Первоначальное
(СОЛАС-74/88: правила I/7 (a) (i) и I/7 (b) (i);
правила I/8 (a) (i) и 8 (b) (i);
правила I/9 (a) (i) и 9 (b) (i);
правила I/10 (a) (i) и 10 (b) (i);
LL-66/88: статья 14 (1) (a);
МАРПОЛ 73/78: Приложение I/6.1.1;
МАРПОЛ 73/78: Приложение II/8.1.1;
МАРПОЛ 73/78: Приложение IV/4.1.1;
МАРПОЛ 73/78: Приложение VI/5.1.1;
Конвенция УБВ: правило E-1.1.1;
Кодекс МКХ с поправками: правило 1.5.2.1.1;
Кодекс МКГ с поправками: правило 1.4.2.1;
Кодекс КХ с поправками: правило 1.6.2.1.1).

Освидетельствование для возобновления свидетельства
(СОЛАС-74/88: правила I/7 (a) (ii) и 7 (b) (ii);
правила I/8 (a) (ii) и 8 (b) (ii);
правила I/9 (a) (ii) и 9 (b) (ii);
правила I/10(a) (ii) и 10 (b) (ii);
LL-66/88, статья 14 (1) (b);
МАРПОЛ 73/78: Приложение I/6.1.2;
МАРПОЛ 73/78: Приложение II/8.1.2;
МАРПОЛ 73/78: Приложение IV/4.1.2;
МАРПОЛ 73/78: Приложение VI/5.1.2;
Конвенция УБВ: правило E-1.1.2;
Кодекс МКХ с поправками: правило 1.5.2.1.2;
Кодекс МКГ с поправками: правило 1.4.2.2;
Кодекс КХ с поправками: правило 1.6.2.1.2).

Периодическое
(СОЛАС-74/88: правила I/8 (a) (iii) и 8 (b) (ii);
правила I/9 (a) (iii) и 9 (b) (ii)).

Промежуточное
(СОЛАС-74/88: правила I/10 (a) (iii) и 10 (b) (iii);
МАРПОЛ-73/78: Приложение I/6.1.3;
МАРПОЛ-73/78: Приложение II/8.1.3;
МАРПОЛ-73/78: Приложение VI/5.1.3;
Конвенция УБВ: правило E-1.1.3;
Кодекс МКХ с поправками: правило 1.5.2.1.3;
Кодекс МКГ с поправками: правило 1.4.2.3;
Кодекс КХ с поправками: правило 1.6.2.1.3).

Ежегодное
(СОЛАС-74/88: правила I/8 (a) (iv), 8 (b) (iii), 10 (a) (iv) и 10 (b) (iv);
LL-66/88: статья 14 (1) (c);

МАРПОЛ 73/78: Приложение I/6.1.4;
МАРПОЛ 73/78: Приложение II/8.1.4;
МАРПОЛ 73/78: Приложение VI/5.1.4;
Конвенция УБВ: правило E-1.1.4;
Кодекс МКХ с поправками: правило 1.5.2.1.4;
Кодекс МКГ с поправками: правило 1.4.2.4;
Кодекс КХ с поправками: правило 1.6.2.1.4).

Освидетельствование подводной части судна

(СОЛАС-74/88: правила I/10 (a) (v) и 10 (b) (v)).

Дополнительное

(СОЛАС-74/88: правила I/7 (a) (iii) и 7 (b) (iii);
правило I/8 (a) (v);
правило I/9 (a) (iv);
правило I/10 (a) (vi);
МАРПОЛ 73/78: Приложение I/6.1.5;
МАРПОЛ 73/78: Приложение II/8.1.5;
МАРПОЛ 73/78: Приложение IV/4.1.3;
МАРПОЛ 73/78: Приложение VI/5.1.5;
Конвенция УБВ: правило E-1.1.5;
Кодекс МКХ с поправками: правило 1.5.2.1.5
Кодекс МКГ с поправками: правило 1.4.2.5
Кодекс КХ с поправками: правило 1.6.2.1.5).

В контексте освидетельствований при применении резолюции ИМО A.1140(31) используется следующая терминология:

«Проверка», за исключением употребления в выражениях «проверка чертежей и схем» или «проверка конструкции», должна пониматься как проверка с использованием надлежащих методов соответствующих компонентов, системы или устройства с целью установления того, является ли их наличие, расположение и состояние удовлетворительным, а также любых признаков дефектов, износа или повреждений. Степень этой проверки определяется инспектором с учетом вида выполняемого освидетельствования (например, первоначальное/ежегодное/освидетельствование для возобновления свидетельства и т. д.) и фактического состояния судна и его оборудования;

«Испытание» должно пониматься как функциональное испытание соответствующей системы или устройства с целью подтверждения их удовлетворительного функционирования и пригодности к использованию по назначению.

1.8.3 Объемы освидетельствований судна приведены в соответствующих разделах настоящей части. Освидетельствование судна и всех его элементов для оформления и подтверждения в необходимых случаях срока действия конвенционных документов должно проводиться по возможности одновременно. Сроки освидетельствований должны в принципе совпадать со сроками освидетельствований для подтверждения или возобновления класса судна, установленными в части I «Классификация» Правил постройки. Свидетельство теряет силу, если периодическое, промежуточное или ежегодное освидетельствование, в зависимости от случая, или проверка подводной части судна не завершены в течение сроков, указанных в соответствующем правиле или статье (правило I/14 (i) (i) СОЛАС-74/88; статья 19 (9) (c) LL-66/88; Приложения I/10.9.1 к МАРПОЛ 73/78, Приложения II/10.9.1 к МАРПОЛ 73/78, Приложение IV/8.8.1 к МАРПОЛ 73/78, Приложение VI/9.9.1 к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правило E-5.9.3 Конвенции УБВ, правило 1.5.6.9.1 Кодекса МКХ с поправками, правило 1.4.6.9.1 Кодекса МКГ с поправками, правило 1.6.6.9.1 Кодекса КХ с поправками и правило 1.3.6 части I-A Полярного кодекса). После выполнения соответствующего просроченного освидетельствования (которое не было

проведено, а также с учетом периода времени, истекшего с даты, когда освидетельствование должно было быть завершено) выдается новое конвенционное свидетельство. В соответствии с Соглашениями с отдельными МА государств флагов вместо выдачи нового свидетельства может быть восстановлено действие существующего свидетельства (revalidation). Дополнительные указания приведены в 1.7.

1.8.4 Первоначальное освидетельствование (IS) представляет собой полную проверку до ввода судна в эксплуатацию всех объектов, относящихся к конкретному свидетельству, чтобы удостовериться, что судно отвечает соответствующим требованиям, и что эти объекты соответствуют тому виду эксплуатации, для которого предназначено судно. Первоначальное освидетельствование должно проводиться до ввода судна в эксплуатацию, либо если к существующему судну применяется новый документ, а соответствующее свидетельство выдается в первый раз. Первоначальное освидетельствование должно включать полную проверку с проведением, при необходимости, испытаний конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, чтобы удостовериться, что требования, относящиеся к конкретному свидетельству, выполнены, и что конструкция, механизмы, оборудование и снабжение пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

Первоначальное освидетельствование должно включать:

1.8.4.1 проверку чертежей и схем, диаграмм, спецификаций, расчетов и другой технической документации, с тем чтобы подтвердить, что конструкция, механизмы, оборудование и снабжение отвечают требованиям, относящимся к конкретному свидетельству;

1.8.4.2 проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, с тем чтобы удостовериться, что материалы, размеры, конструкция и устройства в применимой степени соответствуют одобренным чертежам и схемам, диаграммам, спецификациям, расчетам и другой технической документации, и что качество изготовления и установка удовлетворяют требованиям во всех отношениях; и

1.8.4.3 проверку того, что все свидетельства, журналы операций, инструкции по эксплуатации и другие инструкции и документы, определенные в требованиях, относящихся к конкретному свидетельству, имеются на борту судна.

К заявке на первоначальное освидетельствование должны быть приложены схемы и чертежи, указанные в разделах 1, 2, 4 и 5 приложения 1 и в приложениях 2 — 4 к резолюции ИМО А.1140(31), в зависимости от случая, наряду:

.1 со сведениями о судне;

.2 с любыми запрашиваемыми изъятиями; и

.3 с любыми особыми условиями.

1.8.5 Периодическое освидетельствование (PS) представляет собой проверку объектов, относящихся к конкретному свидетельству, чтобы удостовериться, что они находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Периодическое освидетельствование должно проводиться в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты в отношении Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, и должно проводиться вместо одного из ежегодных освидетельствований; в отношении Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию – в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты. Периодическое освидетельствование должно включать проверку, а также испытания, если необходимо, оборудования и снабжения, чтобы удостовериться, что требования, относящиеся к конкретному свидетельству, выполнены, и что оборудование и снабжение находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого

предназначено судно. Периодическое освидетельствование должно также включать проверку того, что все свидетельства, журналы операций, инструкции по эксплуатации и другие инструкции и документы, определенные в требованиях, относящихся к конкретному свидетельству, имеются на борту судна. Если периодическое освидетельствование не проведено в пределах установленных сроков, следует руководствоваться 1.8.3.

1.8.6 Проверка подводной части судна (BS) представляет собой проверку подводной части судна и связанных с ней объектов, чтобы удостовериться, что они находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

1.8.6.1 При проведении проверок подводной части грузовых судов следует руководствоваться следующим. Должно быть не менее двух проверок подводной части грузового судна в течение любого пятилетнего периода, т.е. пятилетнего периода срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна, за исключением случаев, когда применяется правило 1/14 (e) или (f) СОЛАС-74/88 с поправками. Одна такая проверка должна проводиться во время или после четвертого ежегодного освидетельствования вместе с возобновлением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна. Если в соответствии с правилом 1/14 (e) или (f) Конвенции СОЛАС-74 с поправками продлевается срок действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна, этот пятилетний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежуток между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 мес. Проверка подводной части грузового судна и освидетельствование связанных с ним объектов должны включать проверку, чтобы удостовериться, что они находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

1.8.6.2 Проверки подводной части грузового судна должны проводиться, когда судно находится в сухом доке. Однако могут быть предусмотрены чередующиеся проверки, проводимые, когда судно находится на плаву. Особое внимание следует уделять судам возрастом 15 лет и более, иным, чем навалочные суда и нефтеналивные суда, прежде чем допустить проведение таких проверок на плаву. Проверки подводной части навалочных судов и нефтеналивных судов возрастом 15 лет и более должны проводиться, когда судно находится в сухом доке. Проверки судна на плаву должны проводиться только при наличии удовлетворительных условий, надлежащего оборудования и соответствующим образом подготовленного персонала. К судам, подлежащим расширенному освидетельствованию, должны применяться, в зависимости от случая, положения пунктов 2.2 приложений A или B к Кодексу ESP.

Более подробно – см. 2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

Несмотря на то, что часть требований относится к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции, в резолюции ИМО A.1140(31) предусмотрен отдельный раздел в отношении проверки подводной части судна.

1.8.6.3 При проведении проверок подводной части пассажирских судов следует руководствоваться следующим. В течение пятилетнего периода должны проводиться как минимум две проверки подводной части пассажирского судна в сухом доке.

Во всех случаях максимальный интервал между любыми двумя проверками подводной части судна в сухом доке не должен превышать 36 мес.

При наличии согласования МА государства флага минимальное число освидетельствований подводной части в доке пассажирских судов (не являющихся накатными пассажирскими судами) в любом 5-летнем периоде может быть уменьшено

с двух до одного с учетом положений циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1348. В этих случаях интервал между двумя смежными освидетельствованиями в доке не должен превышать 60 мес.

Примечание. «Любой пятилетний период» – пятилетний срок действия Международного свидетельства о грузовой марке.

1.8.6.4 Проверки подводной части пассажирского судна, требуемые для освидетельствования для возобновления свидетельства, которые не проводятся в сухом доке, могут проводиться, когда судно находится на плаву. Проверки подводной части, независимо от их метода, должны проводиться в течение допустимого интервала времени для освидетельствования для возобновления Свидетельства о безопасности пассажирского судна (т.е. в течение трехмесячного интервала до даты истечения срока действия свидетельства). Кроме того, проверки подводной части судна, проводимые, когда судно находится на плаву, должны проводиться только при наличии удовлетворительных условий, надлежащего оборудования, а также надлежащим образом квалифицированного персонала. Зазоры подшипников баллера руля могут не замеряться во время проверок на плаву.

Необходимо особо рассматривать суда возрастом 15 лет и более, прежде чем допустить проверки, проводимые на плаву. Более подробно – см. 2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

1.8.6.5 Если освидетельствование в сухом доке не завершено в течение вышеупомянутых максимальных интервалов, Свидетельство о безопасности пассажирского судна должно перестать действовать, до тех пор, пока не будет завершено освидетельствование в сухом доке.

1.8.7 Освидетельствование для возобновления свидетельства (возобновляющее освидетельствование, RS) представляет собой то же, что и периодическое освидетельствование, но его результатом является, кроме того, выдача нового свидетельства. Освидетельствование для возобновления свидетельства должно проводиться до возобновления соответствующего свидетельства. Освидетельствование для возобновления Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции может быть начато при четвертом ежегодном освидетельствовании и продолжаться в течение следующего за этим года с целью завершения к пятой ежегодной дате свидетельства. Результаты четвертого ежегодного освидетельствования не должны засчитываться для целей завершения освидетельствования для возобновления свидетельства. Для всех остальных Свидетельств освидетельствование для возобновления может быть начато не ранее чем за три месяца до предписанной даты освидетельствования.

1.8.7.1 Освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать проверку с проведением, при необходимости, испытаний конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, чтобы удостовериться, что требования, относящиеся к конкретному свидетельству, выполнены, и что конструкция, механизмы, оборудование и снабжение находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

1.8.7.2 Освидетельствование для возобновления свидетельства должно также включать проверку того, что все свидетельства, журналы операций, инструкции по эксплуатации и другие инструкции и документы, определенные в требованиях, относящихся к конкретному свидетельству, имеются на борту судна.

1.8.7.3 Одновременный зачет освидетельствований помещений при проведении как промежуточного освидетельствования, так и освидетельствования для возобновления свидетельства безопасности по конструкции, не является приемлемым.

1.8.8 Промежуточное освидетельствование (InS) представляет собой проверку отдельных объектов, относящихся к конкретному свидетельству, чтобы удостовериться, что они находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

1.8.8.1 Промежуточное освидетельствование должно проводиться в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты соответствующего свидетельства, и должно проводиться вместо одного из ежегодных освидетельствований.

1.8.8.2 Промежуточное освидетельствование должно включать проверку объектов, относящихся к конкретному свидетельству, для подтверждения того, что они находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

1.8.8.3 При определении объектов корпуса и механизмов для подробной проверки следует должным образом учитывать любые системы непрерывного освидетельствования, которые могут применяться.

1.8.8.4 Если промежуточное освидетельствование не проведено в пределах установленных сроков, следует руководствоваться 1.8.3.

1.8.9 Ежегодное освидетельствование (AS) представляет собой общую проверку объектов, относящихся к конкретному свидетельству, чтобы удостовериться, что они поддерживаются и остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

1.8.9.1 Ежегодное освидетельствование должно проводиться в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты свидетельства.

1.8.9.2 Ежегодное освидетельствование должно позволять МА государства флага удостовериться в том, что состояние судна, его механизмов, оборудования и снабжения поддерживается в соответствии с надлежащими требованиями.

1.8.9.3 В общем случае объем ежегодного освидетельствования должен быть следующим:

.1 освидетельствование должно включать проверку свидетельств, визуальный осмотр в достаточной степени судна и его оборудования и снабжения, а также определенные испытания для подтверждения того, что состояние судна и оборудования поддерживается надлежащим образом;

.2 освидетельствование должно также включать визуальный осмотр для подтверждения того, что судно и его оборудование и снабжение не подвергались никаким не получившим одобрения изменениям;

.3 объем каждого ежегодного освидетельствования приводится в соответствующем руководстве. Полнота и тщательность освидетельствования должны зависеть от состояния судна и его оборудования и снабжения; и

.4 в случае возникновения сомнений относительно содержания в исправности состояния судна или его оборудования и снабжения, следует произвести дополнительный осмотр и испытания, которые признаны необходимыми.

1.8.9.4 Если ежегодное освидетельствование не проведено в пределах установленных сроков, следует руководствоваться 1.8.3.

1.8.10 Дополнительное освидетельствование (AdS) представляет собой проверку, общую или частичную, в зависимости от обстоятельств, которая должна проводиться после:

ремонта, вызванного результатами обследований, или всякий раз, когда произведен любой значительный ремонт или восстановительные работы; или

изменения, замены или значительного ремонта конструкций, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов (см., в частности, правило E-1.1.5 Конвенции УБВ).

1.8.10.1 Дополнительное (внеочередное) освидетельствование судна, его конструкции, механизмов, оборудования и снабжения должно проводиться каждый раз после аварийного происшествия или при обнаружении дефекта, влияющего на безопасность судна или на качество или комплектность его спасательных средств, на иное снабжение, а также при проведении ремонта или замене старого оборудования новым или установке нового оборудования (включая установку системы управления балластными водами на существующее судно, на которое ранее было выдано Международное свидетельство об управлении балластными водами) с целью определения соответствия его требованиям международных конвенций и соглашений.

1.8.10.2 Дополнительное (внеочередное) освидетельствование после аварийного происшествия должно быть проведено в порту, в котором произошла авария, или в первом порту, в который оно зайдет после аварийного случая.

1.8.10.3 Такое освидетельствование осуществляется с целью выявления повреждения, согласования объема работ по устранению последствий аварийного происшествия и определения возможности и условий сохранения действия документов, выданных в соответствии с требованиями международных конвенций и соглашений.

1.8.10.4 Дополнительное (внеочередное) освидетельствование может проводиться по заявке судовладельца или страховщика между сроками периодических и обязательных ежегодных освидетельствований или периодических проверок. Освидетельствование проводится с целью установления соответствия действительного технического состояния конструкции, механизмов, оборудования или снабжения судна требованиям международных конвенций и соглашений.

1.8.10.5 Дополнительное (внеочередное) освидетельствование может проводиться по инициативе Регистра между сроками периодических и обязательных ежегодных освидетельствований (см. 3.1.8 части I «Общие положения»).

1.8.11 Несмотря на то, в резолюции ИМО A.1140(31) в требованиях к освидетельствованию имеются ссылки на конкретную конвенцию или кодекс, необходимо учитывать, что в целом в резолюции не отмечено подробно как различаются требования в зависимости от года постройки судна. Поэтому при применении конкретных требований необходимо соблюдать осторожность, особенно в тех случаях, когда поправки применяются только к судам, построенным после определенной даты.

1.8.12 Целый ряд правил и статей различных конвенций и кодексов (таких, как правило I/14(g) Конвенции СОЛАС-74 с поправками, статья 19(7) LL-66/88, правило 10.7 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 10.7 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 8.7 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 9(7) Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 1.5.6.7 Кодекса МКХ-83/90/04, правило 1.5.6.7 Кодекса IGC-83/90/04 и правило 1.6.6.7 Кодекса BCH-85/90/00) разрешают МА государства флага не требовать, чтобы свидетельство, выданное после освидетельствования для возобновления свидетельства, которое было завершено после истечения срока существующего свидетельства, было действительно с даты истечения срока существующего свидетельства. Особыми обстоятельствами, когда это может быть разрешено, являются обстоятельства, когда судно находится в ремонте или выведено из эксплуатации на значительный период времени из-за ремонта или модификации существенного характера. В то время как освидетельствование для возобновления свидетельства имело бы такой срок действия, как если бы судно продолжало эксплуатироваться, МА государства флага должна рассмотреть вопрос о том, потребуются ли дополнительные освидетельствования или проверки в зависимости от срока, в течение которого судно было выведено из эксплуатации, а также мер, принятых для защиты корпуса и механизмов в течение этого срока. Если данное правило не применяется, разумно предполагать, что проверка подводной части судна будет проводиться одновременно с освидетельствованием для возобновления

свидетельства, когда не потребуется включать какие-либо специальные требования для грузовых судов для дальнейшего применения правила I/10(a),(v) Конвенции СОЛАС-74 с поправками.

1.8.13 Если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения существенным образом не соответствует приведенным в свидетельстве данным, либо если судно не готово к выходу в море, не создавая опасности для себя или людей на борту либо не создавая неоправданной угрозы вреда окружающей среде, наблюдающему инспектору РС следует руководствоваться требованиями правила I/6 (c) Конвенции СОЛАС-74/88, правила 6.3.3 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правила 8.2.5 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правила 4.5 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правила 5.3.3 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правила 1.5.1.4 Кодекса МКХ с поправками, правила 1.4.1.4 Кодекса МКГ с поправками и правила 1.6.1.3 Кодекса КХ с поправками или, в случае Конвенции УБВ, если освидетельствование показывает, что судовое управление балластными водами не соответствует данным, указанным в Свидетельстве, требуемом в соответствии с правилами E-2 или E-3, или судно не готово к выходу в море, не создавая опасности для окружающей среды, здоровья человека, имущества или ресурсов, наблюдающий инспектор РС должен руководствоваться правилом E-1.6 Конвенции УБВ.

1.8.13.1 Указанными в 1.8.13 документами требуется немедленное принятие корректирующих действий и уведомление в установленном порядке МА государства флага (см. Соглашения МА, Правила ЕС и т.п.). В случаях, когда корректирующие действия не были приняты, соответствующее свидетельство должно быть аннулировано, а МА государства флага немедленно уведомлена. Если судно находится в порту другой стороны, соответствующие власти государства порта также следует немедленно уведомить. В случаях, когда власти государства порта другой стороны не могут быть уведомлены, соответствующая информация должна быть направлена судовладельцу с указанием необходимости содействия в организации указанного уведомления, в копии – в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

1.8.13.2 Несмотря на то, что в Полярном кодексе не содержатся конкретные требования в отношении дальнейших действий, если при освидетельствовании обнаружено, что состояние судна или его оборудования существенно не соответствуют данным, указанным в Свидетельстве судна полярного плавания, или судно не готово к работе в полярных водах, не создавая опасности для себя или людей на борту либо не создавая неоправданной угрозы вреда окружающей среде, наблюдающему инспектору или признанной организации следует, тем не менее, руководствоваться положениями 1.8.13.1.

Действие Свидетельства судна полярного плавания не влияет на действие других свидетельств.

1.8.13.3 Несмотря на то, что в Конвенции LL-66/88 не содержатся конкретные требования в отношении дальнейших действий, если при освидетельствовании обнаружено, что состояние судна или его оборудования существенным образом не соответствует приведенным в свидетельстве данным, либо если судно не готово к выходу в море, не создавая опасности для себя или людей на борту, либо не создавая неоправданной угрозы вреда окружающей среде, наблюдающему инспектору или признанной организации следует, тем не менее, руководствоваться положениями 1.8.13.1.

1.8.13.4 Если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения существенным образом соответствует приведенным в свидетельстве данным, и если судно готово к выходу в море без создания опасности для себя или людей на борту, либо без создания неоправданной угрозы вреда окружающей среде, однако имеют место недостатки, которые не могут быть устранены

во время освидетельствования, инспектору необходимо руководствоваться положениями 4.2.3, а также следующими общими принципами:

.1 должно быть выставлено требование с указанием даты его устранения, с надлежащими сведениями и передано на судно. Если требуется МА государства флага, соответствующие свидетельства следует выдать с надлежащими датами истечения срока годности; и

.2 если требуется МА государства флага, соответствующие свидетельства следует выдать с надлежащими датами истечения срока годности. Следует должным порядком уведомить МА государства флага в соответствии с соглашением между МА и Регистром/наблюдающим инспектором.

1.8.14 Освидетельствования судов от имени и по поручению МА государства флага согласно применимым требованиям конвенций, кодексов, правил по оборудованию морских судов должны проводиться штатными инспекторами Регистра. Если при освидетельствовании судов от имени и по поручению МА государства флага, инспектором РС используются результаты работы поставщиков услуг, перечисленных в разд. 9 части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, и имеются полномочия от соответствующей МА государства флага (под флагом которой зарегистрировано то судно, на котором должна оказываться услуга или использоваться оборудование для обслуживания), такие поставщики услуг должны быть проверены и признаны Регистром. Для выполнения таких работ Регистром также может быть допущено наличие признания у поставщика услуг, полученного:

от МА государства флага;

от других признанных организаций, надлежащим образом уполномоченных и действующих от лица МА государства флага. При назначении поставщика услуг, имеющего Свидетельство о признании, выданного другой признанной организацией, судовладельцу или представителю компании, ответственной за управление безопасностью судна, необходимо ознакомиться с требованиями конкретной МА государства флага в отношении поставщиков услуг и уточнить возможность выполнения работ на судне выбранным поставщиком услуг.

При освидетельствовании судна инспектору РС необходимо проверить информацию о признанных МА государства флага организациях (Служебный сайт РС/ Международный отдел/Морские администрации/[наименование администрации]/ признанные организации), а также руководствоваться инструктивными указаниями соответствующей МА государства флага в отношении работ, которые могут выполняться поставщиками услуг (Служебный сайт РС/Управление судов в эксплуатации/дополнительные требованиям МА государства флага). В случае выявления несоответствий инспектору РС необходимо незамедлительно обратиться в ГУР для принятия решения;

от других организаций, являющихся приемлемыми для МА государства флага (например, МА государства флага других государств – сторон соответствующих международных конвенций). При выборе поставщика услуг, имеющего признание иной МА государства флага, судовладельцу или представителю компании, ответственной за управление безопасностью судна, необходимо уточнить у соответствующей МА государства флага ее требования в отношении признания иной МА государства флага и возможности выполнения работ на судне выбранным поставщиком услуг.

В отношении работ с кодами 22012000, 22015000МК, 22016000МК, 22024000МК не требуется наличия обязательного признания у поставщика услуг, если у МА государства флага нет иных указаний.

К проведению освидетельствований, выполняемых от имени МА государства флага, по поручению ГУР могут привлекаться должным образом квалифицированные

штатные инспекторы другого классификационного общества при наличии у этого общества признания соответствующей МА государства флага, а также в соответствии с условиями соглашения о делегировании полномочий между МА государства флага и РС и применимых инструктивных указаний МА государства флага, например, согласие МА государства флага на такое поручение в каждом случае, назначение другого классификационного общества самой МА государства флага и пр. (определение «штатный инспектор» дано в разд. 2 части I «Общие положения» Правил). Исключительно для административной работы, не имеющей отношения к безопасности или предотвращению загрязнения, могут привлекаться внештатные инспекторы, если это допускается соответствующей МА государства флага.

1.8.15 При проведении освидетельствований судового радиооборудования следует руководствоваться нижеследующими указаниями.

1.8.15.1 Освидетельствование радиооборудования судна в эксплуатации проводится в два этапа: первый этап «Проверка/Examination» выполняется предприятием, признанным Регистром; второй этап «Освидетельствование/Survey» проводится непосредственно инспектором РС, имеющим квалификацию радиоинженер или радиоинспектор.

1.8.15.2 Проверки радиооборудования должны проводиться предприятием, имеющим признание РС на осуществление деятельности с кодом 22006002МК, в периоды времени, указанные ниже, но в любом случае до начала освидетельствования радиооборудования инспектором РС:

.1 проверки, предшествующие периодическим освидетельствованиям – в пределах 3 мес. до или после ежегодной даты;

.2 проверки, предшествующие возобновляющим освидетельствованиям – в пределах 3 мес. до даты завершения возобновляющего освидетельствования.

1.8.15.3 Проверки радиооборудования признанными предприятиями, включая инструментальный контроль работоспособности радиооборудования, должны проводиться в объеме, предписанном требованиями 2.1.3, 2.1.4 или 4.1.3, за исключением выдачи соответствующего свидетельства.

1.8.15.4 По результатам проведенной проверки признанное предприятие должно оформить Отчет о проверке судового радиооборудования ГМССБ (далее – Отчет) по установленной Регистром форме, который должен содержать следующие сведения:

.1 подтверждение, что состав судового радиооборудования для установленных морских районов соответствует Лицензии судовой радиостанции, требованиям международных конвенций и/или правил РС, а также дополнительным требованиям МА государств флага;

.2 фактическое техническое состояние всего состава радиооборудования, включая дополнительное оборудование, источники питания и соответствующие сигнализации;

.3 выявленные несоответствия установленным требованиям;

.4 рекомендации о возможности выдачи или подтверждения соответствующего свидетельства.

1.8.15.5 Устранение ранее выявленных несоответствий (при их наличии), связанных с инструментальным контролем работоспособности радиооборудования, должно подтверждаться отметкой признанного предприятия в Отчете. Устранение ранее выявленных несоответствий, не связанных с инструментальным контролем работоспособности радиооборудования, может подтверждаться в том же Отчете отметкой инспектора РС, проводящего освидетельствование. Рекомендация о возможности выдачи или подтверждения свидетельства должна представляться только после устранения всех несоответствий.

1.8.15.6 Если в районе эксплуатации судна отсутствуют предприятия, признанные РС на осуществление деятельности с кодом 22006002МК, как исключение, допускается

выполнение проверки радиооборудования предприятием, имеющим соответствующее признание ИКО – члена МАКО. Предварительное согласование этого вопроса с РС относится к ответственности судовладельца, который должен своевременно обратиться в ГУР, представив копии Свидетельства о признании, выданного ИКО. По результатам такой проверки предприятием должен быть оформлен Отчет установленной РС формы.

1.8.15.7 Освидетельствование радиооборудования для возобновления или подтверждения соответствующего свидетельства должно проводиться штатным инспектором РС, имеющим специальность радиоинженер или радиоинспектор. Освидетельствование должно проводиться в соответствии с чек-листом установленной РС формы и заключаться в следующем:

.1 проверка факта проведения признанным предприятием проверки радиооборудования ГМССБ в установленные сроки;

.2 анализ Отчета признанного предприятия на предмет полноты содержащейся информации и наличия рекомендации о возможности выдачи или подтверждения соответствующего свидетельства;

.3 подтверждение устранения несоответствий (при необходимости), не связанных с инструментальным контролем работоспособности радиооборудования;

.4 проверка состава установленного на судне радиооборудования ГМССБ в соответствии со сведениями, отраженными в Отчете признанной компании;

.5 наблюдение за проверкой радиооборудования ГМССБ в объеме обязательного периодического тестирования, выполняемого членом экипажа, ответственным за радиосвязь;

.6 проверка ведения радиожурнала или записей в части радиосвязи в судовом журнале (для морских районов А1, А1 и А2);

.7 проверка наличия действующих документов, связанных с возобновлением или подтверждением свидетельства (Лицензия судовой радиостанции, договор о береговом техническом обслуживании, актуализированные справочники Международного союза электросвязи, иные документы и конвенционные свидетельства в рамках системы гармонизации и т.д.).

1.8.15.8 При положительных результатах освидетельствования радиооборудования ГМССБ инспектор РС возобновляет или подтверждает соответствующее свидетельство.

1.8.16 Освидетельствование аппаратуры автоматической идентификационной системы должно всегда выполняться квалифицированным радиоинженером, который обладает необходимыми знаниями требований Конвенции СОЛАС-74, Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи и соответствующих эксплуатационных требований к радиооборудованию. Начиная с 1 июля 2012 года вводится проведение обязательных ежегодных проверок (испытаний) аппаратуры автоматической идентификационной системы (АИС). До проведения инспектором РС освидетельствования пассажирского судна или оборудования и снабжения грузового судна, аппаратура АИС должна в обязательном порядке проверяться (испытываться) предприятиями, признанными Регистром аналогично положениям, изложенным в 1.8.15.1 и 1.8.15.2. Детально периодичность, порядок и объем проверки аппаратуры АИС определены в циркуляре ИМО MSC.1/Circ.1252 «Руководство по ежегодным проверкам аппаратуры АИС». По результатам проведенной проверки признанное предприятие должно оформить протокол (отчет) по унифицированной форме, приведенной в приложении к циркуляру ИМО MSC.1/Circ.1252. Наличие этого документа на борту судна будет проверяться портовыми властями.

1.8.17 Все нефтеналивные суда, подпадающие под действие Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78, все суда, перевозящие опасные химические грузы наливом, подпадающие под действие Кодекса МКХ с поправками и Кодекса КХ с поправками, все

суда, перевозящие сжиженные газы наливом, подпадающие под действие Кодекса МКГ с поправками или GC, должны быть оборудованы одобренным прибором контроля остойчивости в соответствии с резолюциями ИМО MSC.369(93), MSC.370(93) MSC.376(93), MSC.377(93), MEPC.248(66), MEPC.249(66), MEPC.250(66). Освидетельствование прибора контроля остойчивости должно выполняться в сроки, установленные упомянутыми резолюциями, и в соответствии с 2.2.2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и инструктивными письмами ГУР.

1.8.18 Регистр не должен выдавать на суда с утраченным классом или на суда, проходящие процедуру смены класса, свидетельства, оформляемые в соответствии с положениями международных конвенций, соглашений, кодексов ИМО, независимо от того, является государство флага членом Европейского Союза или нет, без консультации с морской администрацией государства флага с целью определения необходимости проведения полной проверки судна (в объеме освидетельствования для выдачи соответствующего конвенционного свидетельства).

1.8.19 В соответствии с правилами XIV/2.1 и 3.1 Конвенции СОЛАС-74/88, правилом 47 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правилом 22 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78, правилом 18 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и правилом 16 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 Полярный кодекс представляет собой отдельный документ, в котором приведены дополнительные требования помимо требований Конвенции СОЛАС-74/88 и Конвенции МАРПОЛ 73/78 для судов, предназначенных для эксплуатации в полярных водах. Выполнение требований Полярного кодекса должно проверяться в контексте освидетельствования согласно Конвенции СОЛАС-74/88 и Конвенции МАРПОЛ 73/78, однако для них не предусмотрены отдельные виды освидетельствований.

1.8.19.1 В отношении приложений I и II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 (см. также УИ правила XIV/2.2 Конвенции СОЛАС-74/88 и пунктов 1.3.2 и 1.3.6 части I-A Полярного кодекса (циркуляр MSC.1/Circ.1562)) выполнение положений Полярного кодекса должно быть отражено в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом. В отношении Конвенции СОЛАС-74/88 при выполнении положений Полярного кодекса должно выдаваться/подтверждаться Свидетельство судна полярного плавания (пункт 1.3 Полярного кодекса). Свидетельство судна полярного плавания должно рассматриваться как дополнительное свидетельство согласно Конвенции СОЛАС-74/88 для судов, предназначенных для эксплуатации в полярных водах, и от него не зависит действие других свидетельств, когда судно находится вне полярных районов.

1.8.19.2 Если Свидетельство судна полярного плавания более недействительно или истек его срок действия, а другие свидетельства остаются действительными, МА государства флага может, на свое усмотрение, потребовать проведения освидетельствования, при котором необходимо выполнить только тот объем, который является дополнительным к основному объему освидетельствования по Конвенции СОЛАС-74/88 с поправками к соответствующим свидетельствам, для восстановления действия Свидетельства судна полярного плавания. Сроки действия свидетельств согласно Конвенции СОЛАС-74/88 должны оставаться без изменений.

1.8.19.3 Требования по освидетельствованию приведены в 2.7 настоящей части.

1.8.20 Освидетельствования, требуемые после передачи судна под флаг другого государства.

Свидетельства утрачивают действие, когда судно передается под флаг другого государства, при этом требуется, чтобы правительство государства, которому передается судно, не выдавало новых свидетельств до тех пор, пока оно полностью не

удостоверится в том, что судно надлежащим образом проходило техническое обслуживание, и что не было никаких несогласованных изменений конструкции, механизмов и оборудования. Правительство государства, под флагом которого судно ранее имело право плавать, обязано как можно скорее направить новой МА государства флага (по ее запросу) копии свидетельств, имевшихся на судне до его передачи и, если имеются, копии соответствующих актов/чек-листов освидетельствований и документов, таких как Перечень допущенного оборудования, Характеристика условий назначения грузовой марки.

Полностью удостоверившись путем проверки, что судно надлежащим образом проходило техническое обслуживание, и что несогласованных изменений не было, новая МА государства флага, с целью поддержания гармонизации освидетельствований, может надлежащим образом признать первоначальное и последующие освидетельствования, проведенные бывшей МА или по ее поручению, и выдать новые свидетельства, имеющие те же даты истечения срока действия, что и свидетельства, которые утратили действие в результате смены флага.

При выполнении освидетельствования в связи со сменой флага необходимо также руководствоваться положениями 4.2. При выполнении освидетельствований Регистром следует соблюдать положения Кодекса о признанных организациях (резолюция ИМО MSC.349(92) с поправками).

1.8.21 Проверка изменений.

При освидетельствованиях следует проверять, были ли установлены на судне какие-либо новые материалы, оборудование и, если были установлены, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, а применяемые материалы не содержат асбест и, что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве, а также в Перечне допущенного оборудования, обеспечивающего безопасность судна (форма 4.1.2), смотря что применимо.

Инспектору РС необходимо убедиться, что на новые материалы, оборудование имеются декларации об отсутствии содержания асбеста (см. приложение 48, рекомендацию МАКО № 130).

1.9 ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ДЕЙСТВИЯ ДОКУМЕНТОВ

1.9.1 Если в момент истечения срока действия свидетельств, выданных в соответствии с требованиями Конвенций СОЛАС-74 с поправками, LL-66/88 и МАРПОЛ 73/78, судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, срок действия свидетельства может быть продлен администрацией государства флага (посольством, консульством), но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий 3 мес., и судно, которому предоставлено такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт в силу этого продления без нового свидетельства.

Если судно находится в порту, в котором требуемое освидетельствование не может быть закончено, и если Конвенция разрешает администрации государства флага продлить свидетельство, когда это необходимо и целесообразно, администрация государства флага должна руководствоваться следующим:

.1 должно быть выполнено дополнительное освидетельствование, равноценное по меньшей мере тому же объему ежегодного освидетельствования, требуемого соответствующим(и) свидетельством(вами);

.2 освидетельствование для возобновления свидетельства должно проводиться в максимально возможном объеме;

.3 в случаях, когда постановка судна в сухой док требуется, но не может быть осуществлена, должна проводиться проверка подводной части судна;

.4 в случаях, когда проверку подводной части судна провести невозможно (например, плохая видимость под водой, ограничения по осадке, слишком сильное течение, запрет со стороны портовых властей), должна проводиться в максимально возможном объеме внутренняя проверка днищевых конструкций судна;

.5 судну должно разрешаться выходить в море для следования непосредственно в поименованный последний согласованный порт выгрузки груза и затем непосредственно в поименованный согласованный порт для завершения освидетельствования и/или постановки в сухой док;

.6 период должен увеличиваться на минимальное время, необходимое для завершения освидетельствования и/или постановки в сухой док согласно соответствующему(им) свидетельству(ам);

.7 состояние судна по результатам вышеуказанных освидетельствований должно учитываться при определении ограничений по продолжительности, расстоянию и условиям эксплуатации, если они имеются, в отношении рейса, необходимого для завершения освидетельствования и/или постановки в сухой док; и

.8 срок, на который продлевается соответствующее(ие) предписанное(ые) свидетельство(а), не должен превышать срока действия свидетельства, которое может быть выдано с целью задокументировать соответствие требованиям признанного классификационного общества к конструкции, механическому и электрическому оборудованию.

1.9.2 По истечении срока действия свидетельств, оформленных на основании Конвенций СОЛАС-74 с поправками, LL-66/88 и МАРПОЛ 73/78, на судно, совершающее короткие международные рейсы, т.е. рейсы, при которых ни расстояние между портом, из которого начался рейс, и портом назначения, ни расстояние, пройденное в обратном рейсе, не превышают 1000 миль, Свидетельства о безопасности могут быть продлены на льготный срок до 1 мес.

1.9.3 Продление срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции осуществляется на тот срок и на тех условиях, что и продление срока действия Классификационного свидетельства.

1.10 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

1.10.1 Свидетельства, оформленные на основании Конвенций СОЛАС-74 с поправками, LL-66/88 и МАРПОЛ 73/78 с поправками, подлежат подтверждению при обязательных ежегодных и промежуточных освидетельствованиях.

1.10.2 Конвенционные свидетельства теряют силу, если соответствующее периодическое, промежуточное или ежегодное освидетельствование или освидетельствование подводной части судна не выполнено в предписанный срок. Свидетельство, которое утратило силу, должно быть аннулировано.

1.10.3 После выполнения вышеназванных освидетельствований должно быть оформлено новое свидетельство с сохранением срока действия и сроков предъявления судна к ежегодным/периодическим/промежуточным освидетельствованиям, а также с указанием всех ранее выполненных предписанных освидетельствований.

1.10.4 МА государства флага должна быть оперативно проинформирована ГУР о каждом подобном случае для принятия превентивных мер.

1.11 ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ НА СУДА ГОСУДАРСТВ, КОТОРЫЕ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ СТОРОНАМИ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ, ИЛИ НА КОТОРЫЕНЕ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ПОЛОЖЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ,ИЛИ НА КОТОРЫЕ НЕ ТРЕБУЕТСЯ ВЫДАЧА МЕЖДУНАРОДНЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ

1.11.1 Для судов государств, которые не являются сторонами международных конвенций, но отвечают их требованиям, могут быть выданы стандартные конвенционные свидетельства. В правом верхнем углу таких документов необходимо делать запись: «Document of Compliance for non-Signatory Convention Ship». В заголовке свидетельства (там, где имеется) следует зачеркнуть слово «International».

1.11.2 На суда, на которые не распространяются положения международных конвенций, но которые отвечают этим требованиям, могут быть выданы стандартные конвенционные свидетельства. В правом верхнем углу таких свидетельств необходимо делать запись: «Document of Compliance for non-Convention Ship». В заголовке свидетельства (там, где имеется) следует зачеркнуть слово «International».

1.11.3 На суда, на которые не требуется выдача международных свидетельств в соответствии с международными конвенциями, но которые отвечают требованиям этих конвенций, могут быть выданы стандартные конвенционные свидетельства. В правом верхнем углу таких свидетельств необходимо делать запись: "Document of compliance for ship to which International Certificate is not required". В заголовке свидетельства (там, где имеется) следует зачеркнуть слово "International".

1.11.4 Указанные в настоящей главе свидетельства могут быть выданы только по поручению морской администрации государства флага.

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

2.1 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С КОНВЕНЦИЕЙ СОЛАС-74 С ПОПРАВКАМИ

2.1.1 Освидетельствование для оформления SE.

2.1.1.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31). При освидетельствовании спасательных средств следует также руководствоваться положениями 4.1.1.

В отношении системы разобщения и захвата спасательных шлюпок следует учесть следующее: в соответствии с пр. III/1.5 Конвенции СОЛАС-74 с поправками с учетом положений циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1392 тщательная проверка системы, признанной соответствующей, или, если требуется, замена или модификация системы, признанной не отвечающей требованиям Кодекса по спасательным средствам (LSA Code) (4.4.7.6.4 – 4.4.7.6.6) должны быть выполнены при первом освидетельствовании судна в доке после 01.07.2014 г., но не позднее 01.07.2019 г. Информация о соответствии/необходимости модификации или несоответствии системы размещена в базе данных ИМО GISIS в разделе "Evaluation of hooks". Если требуется замена системы, после ее замены инспектором РС оформляется Удостоверение о Приемке Системы Разобщения и Захвата Существующей Спасательной Шлюпки (форма 4.1.9).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению с Перечнем оборудования (форма Е).

2.1.2 Освидетельствование для оформления SC.

2.1.2.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

При освидетельствованиях судов (ESP) должны выполняться положения Международного Кодекса по расширенной программе проверок в ходе освидетельствований навалочных и нефтеналивных судов (резолюция ИМО А.1049(27) с поправками, внесенными резолюцией ИМО MSC.461(101)). Положения по освидетельствованию судов (ESP) приведены в соответствующих разд. 1 — 6 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил (соответствуют положениям резолюции ИМО А.1049(27) с поправками).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного/промежуточного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.

2.1.2.2 Проверка подводной части грузовых судов.

2.1.2.2.1 Проверка подводной части грузовых судов должна включать:

.1 осмотр наружной обшивки судна, включая обшивку днища и носовой оконечности, киля, скуловых килей, форштевня, ахтерштевня и руля;

.2 проверку зазоров подшипников баллера руля;

.3 осмотр и/или испытание, насколько это практически возможно, уплотнений гребного винта и вала;

.4 проверку, насколько это практически возможно, зазоров гребного вала;

.5 осмотр кингстонных выгородок и фильтров;

.6 освидетельствование связанных с подводной частью судна объектов, проверяемых одновременно.

2.1.2.2.2 Проверка подводной части грузового судна должна быть завершена следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна и его оборудования и снабжения является неудовлетворительным (см. 4.2.3).

2.1.2.3 На суда под флагом Российской Федерации с классом Регистра ограниченных районов плавания **R1**, **R2**, **R2-RSN**, **R2-RSN(4,5)**, **R3-RSN** и **R3**, а также суда с классом Российского Речного Регистра, совершающие международные рейсы, к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции Регистр выдает Дополнение (форма 2.1.9.3-1), в котором указываются установленные для судна ограничения по районам и условиям плавания. Эта практика одобрена ИМО и не требует дополнительного согласования или выдачи Свидетельства об изъятии. Дополнение должно выдаваться на судно с копией циркулярного письма Комитета по безопасности на море ИМО MSC № 2014 от 31.10.1997 (см. Приложение 16). На суда под флагами иными, чем флаг РФ, включая суда, состоящие на конвенционном учете в РС с аналогичными ограничениями по районам плавания, указанное Дополнение к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции выдается при наличии соответствующего поручения МА государства флага. Дополнение должно выдаваться на судно с копией поручения МА государства флага. Перечень МА государств флага, наделивших РС данными полномочиями, приведен в инструкции по заполнению формы 2.1.9.3-1 во внутренних процедурах РС.

2.1.3 Освидетельствование для оформления SR.

2.1.3.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО A.1140(31).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ периодического освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию с Перечнем оборудования (форма R).

2.1.4 Освидетельствование для оформления SP.

2.1.4.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО A.1140(31).

При возобновляющем освидетельствовании пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров и построенных до 01 октября 1994 года, необходимо проверять выполнение положений пр. II-2/41-1 и II-2/41-2 Конвенции СОЛАС-74/88 с поправками, внесенными резолюцией ИМО MSC.24(60)).

В отношении системы разобщения и захвата спасательных шлюпок следует учесть следующее: в соответствии с пр. III/1.5 Конвенции СОЛАС–74 с поправками с учетом положений циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1392 тщательная проверка системы, признанной соответствующей, или, если требуется, замена или модификация системы, признанной не отвечающей требованиям Кодекса по спасательным средствам (LSA Code) (4.4.7.6.4 — 4.4.7.6.6) должны быть выполнены при первом освидетельствовании судна в доке после 01.07.2014, но не позднее 01.07.2019. Информация о соответствии/необходимости модификации или несоответствии системы размещена в базе данных ИМО GISIS в разделе "Evaluation of hooks". Если требуется замена системы, после ее замены инспектором РС оформляется Удостоверение о Приемке Системы Разобщения и Захвата Существующей Спасательной Шлюпки (форма 4.1.9).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться

Свидетельство о безопасности пассажирского судна с Перечнем оборудования (форма Р).

2.1.5 Освидетельствование для оформления Свидетельства о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям.

2.1.5.1 Освидетельствования для выдачи, возобновления или подтверждения документов о пригодности судна для перевозки опасных грузов заключаются в проверке выполнения специальных требований главы II-2 Конвенции СОЛАС-74/78/88/00, применимых положений МКМПОГ и МКМПНГ с проведением, где необходимо, испытаний и проверки в действии систем, оборудования и снабжения (см. разд. 7 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки и Приложение 25 к Руководству).

2.1.5.2 Проверке подлежат: система газового пожаротушения для грузовых помещений, водопожарная система, источники воспламенения в грузовых помещениях (электрооборудование, прокладка кабелей и т.п.), система обнаружения в грузовых помещениях, вентиляция грузовых помещений, осушительная система, средства защиты персонала, дополнительные переносные средства пожаротушения, изоляция ограничивающих конструкций машинных помещений, система водораспыления в грузовых помещениях накатных судов и другое судовое оборудование и снабжение, требуемое для безопасной перевозки опасных грузов.

2.1.5.3 Пригодность судна для перевозки опасных грузов устанавливается Регистром на основании освидетельствования судна на соответствие требованиям Конвенции СОЛАС-74 с поправками, МКМПОГ, МКМПНГ (по применимости) и национальных требований МА государства флага (если имеются), правил Регистра.

2.1.5.4 При положительных результатах освидетельствования инспектор по заявке судовладельца оформляет и выдает на судно документы, перечисленные в 2.1.5.4.1 — 2.1.5.4.5, подтверждающие пригодность судна для перевозки опасных грузов.

2.1.5.4.1 Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17.1) выдается, возобновляется или подтверждается на основании Отчета по освидетельствованию (форма 6.1.03) с приложением чек-листа STORM или Акта конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) с приложением чек-листа проверки специальных требований судна, перевозящего опасные грузы (форма 6.1.27), оформляется и выдается на суда, перевозящие опасные грузы, подпадающие под классификацию правила 1 части А главы VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками, кроме грузов классов 6.2 и 7, если это:

пассажирское судно, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. до 1 июля 2002 г.;

грузовое судно валовой вместимостью 500 и более, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. до 1 июля 2002 г.;

грузовое судно валовой вместимостью менее 500, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 февраля 1992 г. до 1 июля 2002 г.

Для указанных выше судов, перевозящих или предназначенных для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, перечисленных в МКМПНГ, Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17.1) не оформляется в случаях, когда такие грузы не подпадают под классификацию правила 1 части А главы VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками или являются грузами классов 6.2 или 7.

Документ (форма 2.1.17.1) может быть оформлен и выдан на судно, не указанное выше, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна специальным требованиям правила 54 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками.

2.1.5.4.2 Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17) выдается, возобновляется или подтверждается на основании Отчета (форма 6.1.03) с приложением чек-листа STORM

или Акта (форма 6.1.02) с приложением чек-листа (форма 6.1.27), оформляется на суда, перевозящие опасные грузы в упаковке и навалом, подпадающие под классификацию правила 1 части А и правила 7 части А-1 главы VII Конвенции СОЛАС- 74 с поправками, кроме грузов классов 6.2 и 7, если это судно, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки 1 июля 2002 г. или после этой даты.

Документ о соответствии (форма 2.1.17) оформляется и выдается на суда, перевозящие опасные грузы в упаковке, кроме опасных грузов в ограниченных количествах (см. 3.4 МКМПНГ) и в освобожденных количествах (см. 3.5 МКМПНГ), которые должны соответствовать правилу 19.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, не позднее даты возобновляющего освидетельствования после 1 января 2011 г.:

.1 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 января 2011 г.;

.2 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 февраля 1992 г. или после этой даты, но до 1 января 2011 г., при этом:

.3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 июля 1986 г., могут не соответствовать правилу 19.3.3 при условии, что они соответствуют правилу 54.2.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, принятому резолюцией ИМО MSC.1(XLV);

.4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 июля 1986 г. или после этой даты, но до 1 февраля 1992 г., могут не соответствовать правилу 19.3.3 при условии, что они соответствуют правилу 54.2.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, принятому резолюцией ИМО MSC.6(48);

.5 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не соответствовать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2;

.6 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1992 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не соответствовать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2.

Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17) может быть оформлено и выдано на судно, не указанное выше, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна специальным требованиям правила 19 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками.

2.1.5.4.3 Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов(форма 2.1.22) оформляется и выдается для судов, не указанных в 2.1.5.4.1 и 2.1.5.4.2 и не в полной мере отвечающих требованиям правила 54 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с Поправками 1981 г. или правила 19 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с Поправками 2000 г., перевозящих опасные грузы в упаковке, кроме грузов классов 6.2 и 7, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку конкретных опасных грузов.

Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма 2.1.22.1) (для судов под флагом Мальты – формы 2.1.22.1m) оформляется и выдается для судов, перевозящих конкретные упакованные опасные грузы классов 6.2 и 7, при соответствии

конструкции, оборудования и снабжения судна применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку таких грузов.

При оформлении свидетельств (формы 2.1.22 или 2.1.22.1 (2.1.22.1m)) инспектором оформляется Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10).

2.1.5.4.4 Для судов, перевозящих или предназначенных для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих опасными химическими свойствами, которые относятся к группе В Приложения 1 к МКМПНГ и классифицируются по правилу 7 части А-1 главы VII Конвенции СОЛАС-74 или как вещества, опасные только при их перевозке навалом (ВОН), оформляются документы Регистра, подтверждающие выполнение требований МКМПНГ (см. 2.1.12 настоящей части).

2.1.5.4.5 На иностранные суда при положительных результатах освидетельствования свидетельства (формы 2.1.17, 2.1.17.1, 2.1.22 и 2.1.22.1) могут быть оформлены и выданы, если нет специальных указаний МА государства флага.

При наличии специальных указаний МА государства флага (национальных правил или требований) в отношении перевозки того или иного класса опасных грузов на судно может быть оформлен Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10).

2.1.5.4.6 Для судов, перевозящих в качестве груза отработавшее ядерное топливо, плутоний и высоко-радиоактивные отходы в упаковке, может быть оформлено и выдано Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки грузов ОЯТ (форма 2.1.5) при условии выполнения требований 7.3 части VI «Противопожарная защита» правил постройки и применимых требований МКМПОГ.

2.1.5.4.7 На суда, отвечающие требованиям части D главы 7 Международного кодекса безопасности высокоскоростных судов, 2000 года с поправками, построенные 1 июля 2002 г. или после этой даты, при перевозке опасных грузов, подпадающих под классификацию правила 1 части А МКМПОГ, кроме грузов классов 6.2 и 7, оформляется Свидетельство о соответствии высокоскоростного судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17HS) (см. MSC/Circ.1266, резолюции MSC.269(85), MSC.271(85).

2.1.6 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности судна специального назначения в соответствии с Кодексом по безопасности судов специального назначения 2008 г.

2.1.6.1 Введение.

2.1.6.1.1 Кодекс по безопасности судов специального назначения, принятый резолюцией ИМО MSC.266(84) (далее – Кодекс ССН 2008), заменил Кодекс по безопасности судов специального назначения, принятый резолюцией Ассамблеи А.534(13) и вступивший в силу с 01.07.1986 г. (далее – Кодекс ССН), с целью применения его к судам специального назначения, получающим свидетельства на 13.05.2008 и после этой даты. Кодекс ССН 2008 принят с целью приведения Кодекса ССН в соответствие с поправками к Конвенции СОЛАС и включения в него учебных судов независимо от того, распространяются ли на них требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками. Возможность применения Кодекса ССН к судам специального назначения, построенным до 13 мая 2008 года, рассматривается ГУР по согласованию с МА государства флага в каждом случае отдельно.

2.1.6.1.2 Кодекс ССН 2008 разработан с целью установления международного стандарта безопасности для судов специального назначения новой постройки, применение которого облегчит эксплуатацию таких судов и обеспечит уровень безопасности для судов и их персонала, равноценный требуемому Конвенцией СОЛАС- 74.

2.1.6.1.3 Для целей Кодекса ССН 2008 судно специального назначения – судно валовой вместимостью не менее 500, на борту которого имеется более 12 чел. специального персонала, т. е. лиц, выполняющих специальные обязанности, связанные с конкретным эксплуатационным назначением судна, которые предусматриваются

сверх числа персонала, необходимого для выполнения обычных обязанностей, связанных с судовождением, эксплуатацией механизмов и техническим обслуживанием судна, или занятого обслуживанием находящихся на борту лиц.

2.1.6.1.4 Поскольку предполагается, что специальный персонал физически здоров, достаточно хорошо знает расположение судна и получил определенную подготовку в отношении действий, связанных с обеспечением безопасности и использованием судовых средств обеспечения безопасности, то нет необходимости рассматривать суда специального назначения, на борту которых имеется такой персонал, как пассажирские или применять к ним требования, предъявляемые к пассажирским судам.

2.1.6.1.5 При разработке стандартов безопасности для настоящего Кодекса необходимо учитывать:

.1 число имеющегося на борту специального персонала; и

.2 конструкцию и размеры рассматриваемого судна.

2.1.6.1.6 Несмотря на то, что Кодекс ССН 2008 разработан применительно к новым судам валовой вместимостью 500 и более, МА государства флага могут рассмотреть вопрос о применении положений Кодекса к судам валовой вместимостью менее 500 и к судам, построенным до 13 мая 2008 г. Кодекс не содержит определения термина «новое судно» с тем, чтобы любая МА государства флага могла по своему усмотрению установить эффективную дату вступления Кодекса в силу.

2.1.6.1.7 Для облегчения эксплуатации судов специального назначения Кодекс ССН 2008 предусматривает выдачу каждому судну специального назначения свидетельства, называемого Свидетельством о безопасности судна специального назначения. Если судно специального назначения обычно осуществляет международные рейсы, определение которых дано в Конвенции СОЛАС-74 с поправками, то в дополнение к Свидетельству о безопасности судна специального назначения оно должно иметь по усмотрению администрации:

.1 либо Свидетельство о безопасности пассажирского судна и Свидетельство об изъятии, выдаваемые в соответствии с Конвенцией СОЛАС;

.2 либо Свидетельство о безопасности грузового судна и, в необходимых случаях, Свидетельство об изъятии, выдаваемые в соответствии с Конвенцией СОЛАС.

2.1.6.1.8 Отмечая, что Кодекс ССН 2008 может быть применен к некоторым судам, имеющим на борту специальный персонал, к которым не применимы требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, Комитет по безопасности на море призывает МА государства флага применять стандарты Кодекса к таким судам в той мере, в какой они сочтут это целесообразным и практически возможным.

2.1.6.2 Общие положения.

2.1.6.2.1 Кодекс ССН 2008 предназначен обеспечить рекомендации в отношении критериев проектирования судов специального назначения, стандартов для их постройки и других мер безопасности для судов специального назначения.

2.1.6.2.2 Применение.

2.1.6.2.2.1 За исключением положений 8.3 (см. Приложение 12) для судна, на борту которого имеется более 60 чел., Кодекс ССН 2008 применяется к любому судну специального назначения валовой вместимостью не менее 500, свидетельство на которое выдано 13 мая 2008 года или после этой даты.

В соответствии с пунктом 1.2.1 части I резолюции ИМО MSC.266(84) ГУР с согласия МА государства флага может, насколько это целесообразно и практически возможно, разрешить применение положений Кодекса ССН 2008 к судам специального назначения валовой вместимостью менее 500 и к судам специального назначения, построенным до 13 мая 2008 г.

2.1.6.2.2.2 Кодекс ССН 2008 не применяется к судам, отвечающим требованиям Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок (далее – Кодекс ПБУ).

2.1.6.2.2.3 Кодекс ССН 2008 не предназначается для судов, используемых для транспортировки и размещения специального персонала, не используемого при работах на борту судна.

2.1.6.2.2.4 При наличии соответствующего разрешения МА государства флага на судах специального назначения, отвечающих требованиям Кодекса ССН 2008 или эквивалентным ему требованиям, может перевозиться промышленный персонал, как это указано в резолюции ИМО MSC.418(97).

2.1.6.3 Определения.

2.1.6.3.1 Для целей Кодекса ССН 2008 применяются приводимые ниже определения. В отношении встречающихся в Кодексе терминов, определение которых не дано, применяются определения, приведенные в Конвенции СОЛАС.

Длина *L* – 96 % полной длины по ватерлинию, проходящую на высоте, равной 85 % наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по ту же ватерлинию, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина *L* должна измеряться в метрах.

Кодекс по спасательным средствам (LSA Code) – Международный кодекс по спасательным средствам, принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.48(66), с поправками.

Конвенция СОЛАС-74 поправками – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками.

МКМПОГ – Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.122(75), с поправками.

Организация – Международная морская организация.

Пассажир – всякое лицо, за исключением:

капитана и членов экипажа или иных лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна; и

ребенка не старше одного года.

Программа обучения – конкретный курс теоретического обучения и приобретения практических навыков по всем аспектам эксплуатации судна, аналогичный базовой подготовке по безопасности, предлагаемый морскими учреждениями в стране МА государства флага.

Проницаемость помещения – отношение объема этого помещения, который, как предполагается, будет заполнен водой, к полному объему этого помещения.

Специальный персонал – все лица, которые не являются пассажирами либо членами экипажа или детьми не старше одного года и которые находятся на борту в связи со специальным назначением такого судна либо в связи с проведением на борту такого судна специальных работ. В случаях, когда в тексте Кодекса ССН 2008 в качестве параметра встречается число специального персонала, оно должно включать число имеющихся на борту пассажиров, которое не должно превышать 12.

Предполагается, что специальный персонал физически здоров, достаточно хорошо знает расположение судна и получил определенную подготовку в отношении действий, связанных с обеспечением безопасности и использованием судовых средств обеспечения безопасности до выхода из порта.

В состав специального персонала входят:

исследователи, технические специалисты и экспедиторы на судах, занятых в исследовательской деятельности, некоммерческих экспедициях и изысканиях;

персонал, проходящий подготовку и приобретающий практический опыт работы на море для развития соответствующих навыков с целью профессиональной карьеры

на море. Такая подготовка должна проходить согласно программе подготовки, одобренной МА государства флага;

персонал, занятый обработкой улова рыбы, китов и других живых ресурсов моря на обрабатывающих судах, не занятых ловом;

спасательный персонал на спасательных судах, персонал, занятый укладкой кабеля, на кабельных судах, персонал, занятый в сейсмических исследованиях, на судах для сейсмических исследований, водолазы на водолазных судах, персонал, занятый укладкой труб, на судах-трубоукладчиках и персонал, занятый эксплуатацией крана, на плавучих кранах; и

остальной персонал, аналогичный вышеперечисленному, который, по мнению МА государства флага, может быть отнесен к этой группе.

Судно специального назначения[1] – самоходное судно с механическим двигателем, которое в связи со своим назначением имеет на борту специальный персонал более 12 чел., включая пассажиров (последних не должно быть более 12 чел., в противном случае такое судно рассматривается как пассажирское, а не как судно специального назначения). К таким судам относятся: научно-исследовательские, экспедиционные, гидрографические, учебные суда, китобазы, рыбобазы и прочие суда, используемые для переработки живых ресурсов моря и не занятые их ловом, спасательные суда, кабельные суда, суда для сейсмических исследований, водолазные суда, суда-трубоукладчики, плавучие краны и крановые суда.

Ширина *B* – наибольшая ширина судна, измеренная на миделе до теоретической линии шпангоута на судах с металлической обшивкой и до наружной поверхности корпуса на судах с обшивкой из другого материала. Ширина *B* должна измеряться в метрах.

Экипаж – все имеющиеся на борту судна лица, обеспечивающие судовождение и техническое обслуживание судна, его механизмов, систем и устройств, необходимых для обеспечения движения и безопасного плавания судна, либо обслуживающих других находящихся на борту судна лиц.

2.1.6.4 Изъятия.

Если судно, которое обычно не эксплуатируется в качестве судна специального назначения, как исключение, выполняет разовый рейс в качестве судна специального назначения, оно может быть освобождено МА государства флага от выполнения положений Кодекса ССН 2008 (или Кодекса ССН, принятого резолюцией ИМО A.534 (13), смотря что применимо) при условии, что оно отвечает требованиям безопасности, которые, по мнению МА государства флага, являются достаточными для совершения такого разового рейса.

2.1.6.5 Равноценные замены.

2.1.6.5.1 Если Кодексом ССН 2008 предписывается применение на судне определенной арматуры, материала, средства, прибора, предмета оборудования или их типа либо проведение каких-либо определенных мер или соблюдение какой-либо процедуры или порядка расположения, МА государства флага может разрешить применение на этом судне иной арматуры, материала, средства, прибора, предмета оборудования или их типа либо проведение каких-либо иных мер или соблюдение какой-либо иной процедуры или порядка расположения, если она с помощью испытаний или иным образом убедится, что такая арматура, материал, средство, прибор, предмет оборудования или их тип либо какие-либо определенные меры, процедура или порядок

---

[1] Некоторые парусные учебные суда могут быть классифицированы администрацией как «не имеющие механических средств для обеспечения движения», если они оборудованы механическими двигателями для использования во вспомогательных и аварийных целях.

расположения являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписываемые Кодексом.

2.1.6.5.2 Если МА государства флага разрешает таким образом применение иной арматуры, материала, средства, прибора, предмета оборудования или их типа либо проведение иных мер или соблюдение иной процедуры или порядка расположения, либо новую конструкцию или способ применения, она должна сообщить Организации подробные данные о такой замене вместе с отчетом, содержащим обоснование произведенной замены, с тем чтобы Организация могла разослать их другим правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

2.1.6.6 Освидетельствования.

Каждое судно специального назначения подлежит предписанным Конвенцией СОЛАС-74 с поправками для грузовых судов, иных чем нефтеналивные, освидетельствованиям, которые должны охватывать положения настоящего Кодекса ССН 2008.

2.1.6.7 Выдача свидетельств.

2.1.6.7.1 После проведения освидетельствования в соответствии с 2.1.6.6 свидетельство может быть выдано либо МА государства флага, либо должным образом на то уполномоченным ею лицом или организацией. В каждом случае МА государства флага принимает на себя полную ответственность за выдачу свидетельства.

2.1.6.7.2 Свидетельство о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.27.1) вместе с Перечнем оборудования для свидетельства о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.28.1) должно быть оформлено на официальном языке выдающей его страны с переводом на английский язык, по соответствующим образцам, приведенным в приложении к Кодексу ССН 2008.

2.1.6.7.3 Срок действия и действительность Свидетельства (форма 2.1.27.1) должны регламентироваться соответствующими положениями Конвенции СОЛАС-74 для грузовых судов.

2.1.6.7.4 Если Свидетельство (форма 2.1.27.1) выдается судну специального назначения валовой вместимостью менее 500, оно должно содержать указания, касающиеся допускаемого в соответствии с 2.1.6.2 объема послаблений.

2.1.6.7.5 Если согласовано применение Кодекса ССН (см. 2.1.6.1.1), на судно специального назначения оформляется Свидетельство о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.27) вместе с Перечнем оборудования для свидетельства о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.28) в соответствии с положениями Кодекса ССН и, если требуется, другие документы, предписанные МА государства флага судна.

2.1.6.8 Проверка наличия на судне специального назначения всей требуемой документации включает проверки, указанные в 2.1.1 – 2.1.4, связанные с выдачей свидетельств о безопасности в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74 с поправками.

2.1.6.9 Оформление свидетельств.

2.1.6.9.1 При положительных результатах освидетельствования на судно оформляются:

.1 Свидетельство о безопасности судна специального назначения с Перечнем оборудования (форма SPS) (формы 2.1.27.1 и 2.1.28.1 или, если применимо, формы 2.1.27 и 2.1.28);

.2 Свидетельства о безопасности судна в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74 с поправками (при совершении международных рейсов).

2.1.6.9.2 Если иное не определено МА государства флага, действующие конвенционные документы, указанные в 2.1.6.9.1.2, должны оформляться следующим образом:

как на грузовое судно (с оформлением Свидетельства об изъятии, когда это необходимо) – для судов специального назначения, перевозящих не более 240 чел.

общего количества людей на борту (или не более 200 чел. специального персонала для судов, построенных до 13 мая 2008 г.);

как на пассажирское судно – для судов специального назначения, перевозящих более 240 чел. общего количества людей на борту (или более 200 чел. специального персонала для судов, построенных до 13 мая 2008 г.), при условии выполнения требований в отношении остойчивости, непотопляемости и обеспечения спасательными средствами как для пассажирского судна.

В обоих случаях:

слова «Судно специального назначения» ("Special Purpose Ship") должны быть напечатаны в правом верхнем углу на первой странице каждого конвенционного документа, выдаваемого в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74;

величина надводного борта, соответствующего одобренной ватерлинии деления на отсеки, указывается в Свидетельстве о безопасности грузового судна по конструкции или в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна в соответствии с правилом II-1/13, Конвенции СОЛАС-74/78 с учетом поправок к ней.

2.1.6.10 Объем и порядок освидетельствования судов специального назначения указан в Инструкции по освидетельствованию судов специального назначения (см. приложение 12).

2.1.7 Предоставление изъятий в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74 с поправками.

2.1.7.1 Предоставление изъятий в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74 с поправками осуществляется на основании положений циркуляра ИМО SLS.14/Circ.ll 5 от 21 июля 1993 г.

При оформлении Свидетельства об изъятии на суда, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более, чем на 20 миль, необходимо требовать от судовладельца конкретных обоснований, доказывающих, что применение каких-либо требований Конвенции СОЛАС-74 с поправками для совершения таких рейсов нецелесообразно или излишне, как это требуется правилами Конвенции СОЛАС-74 с поправками, в которых оговорены условия оформления Свидетельства об изъятии. Если обоснования неубедительны, технически необоснованны и носят неконкретный, декларативный характер, связанный только с финансовыми затруднениями судовладельцев, то в этих случаях подразделению Регистра необходимо прекращать рассмотрение таких заявок и давать отрицательное заключение. В связи с тем, что морские администрации стран портов захода требуют выполнения положений циркуляра ИМО № 606 о заблаговременном извещении их со стороны государства флага о намерении оформить изъятие на судно, судовладелец вместе с обоснованием, указанным выше, должен предоставлять в подразделение Регистра дополнительные сведения о судне (тип, длина, ширина, осадка, вместимость, районы плавания и страны портов захода). Также во всех случаях в заявке должны быть указаны номер проекта, класс и год постройки судна.

В случаях предоставления изъятий по правилам 1/4(b) (Конвенция СОЛАС-74), II-1/25-1.3 (Поправки, принятые в мае 1990 г.), IV/5 (Конвенция СОЛАС-74), IV/3 (Поправки 1988 г. по ГМССБ) Главное управление Регистра готовит проект информации в ИМО и направляет ее в морскую администрацию государства флага для дальнейшей отправки в ИМО.

2.1.7.2 Порядок выдачи Свидетельств об изъятии (формы 2.1.16 и 2.1.16.2).

2.1.7.2.1 Судовладелец направляет в подразделение Регистра, на учете которого состоит судно, заявку на получение Свидетельства об изъятии с детальным обоснованием, подтверждающим обеспечение безопасной эксплуатации судна в предполагаемом районе плавания, обеспечение безопасности в портах захода,

доказывающим, что во всех предполагаемых рейсах судно не будет выходить за пределы установленных районов плавания.

2.1.7.2.2 Подразделение Регистра рассматривает заявку и направляет ее в ГУР вместе со своим заключением о возможности предоставления изъятия.

2.1.7.2.3 ГУР рассматривает вышеуказанные материалы и направляет их вместе со своим заключением в МА государства флага.

2.1.7.2.4 МА государства флага принимает решение о возможности предоставления изъятия, при необходимости получает подтверждение от морских администраций государств портов захода и сообщает о своем решении в ГУР.

2.1.7.2.5 После получения разрешения от МА государства флага ГУР направляет поручение на выдачу Свидетельства об изъятии в подразделение Регистра по месту учета судна либо сообщает об отказе.

2.1.7.3 Перечень положений Конвенции СОЛАС-74 и Поправок к ней, в соответствии с которыми должно быть оформлено Свидетельство об изъятии (если МА государства флага предоставляет такое изъятие):

Правило	Краткое содержание
ГЛАВА I (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88)	
4(a)	Судно, совершающее разовый международный рейс
4(b)	Судно, имеющее особенности нового типа
ГЛАВА II-1 (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
[1]1(c)/1.4 (1981 г.)	Защищенный характер и условия рейса
[2]–/11.9 (1989 г.)	Дейдвудные трубы
–/12-1.4 (1989 г.)	Двойное дно на грузовых судах, не являющихся нефтеналивными
–/20-1.3 (октябрь 1988 г.)	Закрытие грузовых дверей
–/25-1.3 (май 1990 г.)	Деление на отсеки и остойчивость грузовых судов в поврежденном состоянии
–/25-9.1 (май 1990 г.)	Отверстия в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах на грузовых судах
–/25-10.4 (май 1990 г.)	Наружные отверстия на грузовых судах
–/53-2.1 (1981 г.)	Резервный генератор (освобождение)
ГЛАВА II-2 (ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
1(e)/1.4.1 (1981 г.)/1.4.1 (ноябрь 2000 г.)	Защищенный характер и условия рейса
–/4.3.4.3/(1981 г.)/10.2.1.2.2.2 (ноябрь 2000 г.)	Дистанционный пуск пожарных насосов
–/48(a)(i)/28.1.1(1981 г.)/13.3.2.1.1 (ноябрь 2000 г.)	Один путь эвакуации (освобождение)
–/32(a)(iii)/40.2 (1981 г.)/40.2 (1980 г.)/ 7.6 (ноябрь 2000 г.)	Система обнаружения или сигнализации пожара в коротких рейсах
–/45.1.3 (1981 г.)/13.3.3.6 (ноябрь 2000 г.)	Один путь эвакуации (освобождение)
–/53.1.3 (1996 г.)/10.7.1.4 (ноябрь 2000 г.)	Противопожарное оборудование в грузовых помещениях
–/60.4.2 (1981 г.)/–	Системы инертного газа для нефтеналивных судов дедвейтом менее 40000 т
ГЛАВА III (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
3(a)/2.1 (1983 г.)/2.1 (май 1996 г.)	Защищенный характер и условия рейса
11(b)/41.8.32 (1983 г.)/параграф 4.4.8.32 Кодекса ЛСА	Снабжение спасательных шлюпок
–/21.4.2.2 (1983 г.)/22.4.1.2 (май 1996 г.)	Теплозащитные средства
–/27.3.2.3(1983 г.)/32.3.2.3(май 1996 г.)/ 32.3.2(май 2004 г.)	Гидрокостюмы
–/27.3, 3.3(1983 г.)/32.3.3.3 (май 2004 г.)/ 32.3.2 (май 2004 г.)	Гидрокостюмы
35(a)(i)/–	Спасательные плоты для грузовых судов между ближайшими соседними странами
–7.3 (май 1996 г.)	Защитные средства экипажа спасательной шлюпки, морская эвакуационная система

Правило	Краткое содержание
ГЛАВА IV (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
5/3.2 (1988 г., ГМССБ)	Частичное или условное изъятие по радиооборудованию (правила 3, 7 – 11)
ГЛАВА V (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ 2000 Г. К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
–/12(j)(iii) (1981 г.)	Средство автоматической радиолокационной прокладки
–/12(u) (1981 г.)	Правило 12 (частичное изъятие или изъятие на определенных условиях в зависимости от рейса)
–/3.2	Изъятия отдельным судам на определенных администрацией государства флага условиях
–/19.2.4.4	Установка аппаратуры АИС при условии вывода судна из эксплуатации не позднее 31 декабря 2006 г.
–/20.2	Установка РДР на пассажирские суда, построенные до 1 июля 2002 г. в случае невозможности подключения к судовому оборудованию
Примечания: [1]1(c)/1.4(81) – означает правило 1/(c) главы II-1 Конвенции СОЛАС-74 и, через дробь, правило II-1/1.4 Поправок 1981 года к Конвенции СОЛАС-74/78/88. [2] Прочерк (–) означает что до принятия Поправок соответствующего правила в Конвенции СОЛАС-74/78/88 не существовало.	

2.1.8 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом и Свидетельства о годности к перевозке опасных химических грузов наливом.

2.1.8.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Международное свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом.

2.1.9 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о годности к перевозке сжиженных газов наливом.

2.1.9.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Международное свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом.

2.1.10 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна.

2.1.10.1 Положения 2.1.10 регламентируют в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для оформления/подтверждения Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна (форма 2.1.42.1), выдаваемого с целью подтверждения соответствия судна требованиям Кодекса ВС.

2.1.10.2 Рассмотрение действующих свидетельств и других документов с целью установления соответствия судна требованиям Кодекса ВС должно включать:

.1 проверку наличия действующего Классификационного свидетельства;

.2 проверку наличия действующего Свидетельства о грузовой марке;

.3 проверку наличия разрешения на эксплуатацию высокоскоростного судна, выданного администрацией государства флага в подтверждение того, что:

руководство компании, эксплуатирующей судно, осуществляет строгий контроль за его эксплуатацией и обслуживанием посредством системы управления качеством в соответствии с МКУБ;

руководство компании, эксплуатирующей судно, обеспечивает, чтобы в экипаже были заняты лишь лица, имеющие квалификацию, позволяющую работать на судне конкретного типа, используемом на предполагаемом маршруте;

протяженность рейсов и наихудшие предполагаемые условия, при которых допускается эксплуатация судна, ограничены посредством установления эксплуатационных ограничений;

судно всегда находится в достаточной близости от места убежища;

в районе эксплуатации обеспечены надлежащие средства связи, прогноза погоды и технического обслуживания;

в предполагаемом районе эксплуатации имеются подходящие средства спасания;

.4 проверку наличия действующего Свидетельства на оборудование и снабжение, подтверждающего выполнение требований Кодекса ВС и Правил Регистра;

.5 проверку наличия на судне:

характеристики остойчивости и системы стабилизации, обеспечивающих безопасность при эксплуатации судна в неводоизмещающем и переходном режимах;

характеристики плавучести и остойчивости, обеспечивающих безопасность судна в водоизмещающем режиме как в неповрежденном, так и в поврежденном состояниях;

характеристики остойчивости в неводоизмещающем и переходном режимах, обеспечивающих безопасный перевод судна в водоизмещающий режим в случае любой неисправности системы;

.6 проверку наличия одобренной администрацией информации об остойчивости для капитана. При этом должно быть подтверждено, что судно не подвергалось какой-либо перестройке, влияющей на информацию об остойчивости. Информация должна включать данные, касающиеся судна, и в ней должны быть указаны условия загрузки и вид эксплуатации, в том числе и условия обледенения;

.7 проверку наличия, если это применимо, Пассажирского свидетельства и Свидетельства о безопасности пассажирского судна;

.8 проверку наличия Свидетельства о грузовой марке судна с динамическим принципом поддержания (форма 1.3.7) или Международного свидетельства о грузовой марке (форма 2.2.3);

.9 проверку наличия технического наставления, включающего путевое наставление по эксплуатации, наставление по эксплуатации судна, руководство по оставлению судна, наставление по техническому обслуживанию и ремонту, а также график обслуживания, инструкции и учения на случай аварии;

.10 подтверждение того, что проведена ежегодная проверка спутникового АРБ, а береговое техническое обслуживание АРБ проводится через промежутки времени, не превышающие пяти лет (14.15.10 Кодекса ВС).

2.1.10.3 Освидетельствование конструкции, оборудования, устройств, систем для установления соответствия требованиям Кодекса ВС должно включать:

.1 проверку подводной части корпуса, в том числе наружной обшивки бортов и днища, штевней, скулы, реданов, жестких конструкций, обеспечивающих удержание воздушной подушки, жестких воздушных каналов, шахт, кронштейнов гребных валов, посадочных опор и деталей для подъема судна и подкрепления корпуса, крыльевого аппарата, наружной обшивки в районах повышенной вибрации и ударных нагрузок, подкреплений и креплений крыльев, угловых колонок, баллеров рулей, обшивки мостов, соединяющих корпуса многокорпусных судов, кингстонных выгородок, с целью подтверждения того, что дефекты в виде деформаций и разрушений отсутствуют;

.2 проверку того, что конструкции корпуса внутри сухих отсеков, в том числе днищевой, бортовой и подпалубный набор, подкрепления в местах крепления

крыльевого аппарата и моста, не имеют трещин, а водонепроницаемые переборки и палубы сохраняют непроницаемость;

.3 проверку того, что помещения в корпусе, в том числе машинные с цистернами и фундаментами главных и вспомогательных двигателей, пассажирские, жилые и общественные, не были подвергнуты изменениям, не одобренным администрацией государства флага, а также того, что конструктивные меры обеспечения безопасности (средства крепления оборудования и багажа, поручни на обеих сторонах проходов, расположение мест для сидения, обеспечивающее свободный доступ в любую часть жилого помещения, привязные ремни мест для сидения) находятся в состоянии, обеспечивающем надежное использование их по назначению;

.4 проверку того, что ремни безопасности, требуемые Кодексом HSC, установлены на всех местах для сидения, с которых может осуществляться управление судном;

.5 проверку того, что путь эвакуации людей с судна в спасательные средства обеспечивается при всех аварийных условиях в дневное и ночное время, что общественные помещения, пути эвакуации, выходы, места хранения спасательных жилетов, спасательных шлюпок и плотов, а также места посадки имеют хорошо видимую и долговечную маркировку и должным образом освещены основными и аварийными источниками электроэнергии, а пути эвакуации обеспечены надлежащими надписями, указывающими пассажирам направление к выходам;

.6 проверку того, что предусмотренные мероприятия по эвакуации можно провести в контролируемых условиях за время, составляющее одну треть времени конструктивной противопожарной защиты (КПЗ) – для районов повышенной пожароопасности после вычитания периода времени, составляющего 7 мин, необходимого для первоначальных действий по обнаружению и тушению пожара. Время эвакуации = (КПЗ)/377, где КПЗ – время конструктивной противопожарной защиты в зависимости от класса огнестойкости (А-60, А-30 и др.), мин (например: 60 мин, 30 мин, соответственно). Время эвакуации должно быть проверено демонстрацией в условиях, приближенных к аварийным (4.8 Кодекса ВС);

.7 проверку того, что системы управления курсом позволяют при преобладающих условиях и скорости судна эффективно управлять курсом и контролировать направление движения его в максимально возможной степени без применения чрезмерного физического усилия на всех скоростях и во всех условиях эксплуатации, для которых судно должно быть освидетельствовано. Эксплуатационные характеристики должны быть проверены в соответствии с Приложением 8 к Кодексу ВС (гл. 5 Приложения 8 к Кодексу ВС);

.8 освидетельствование якорного, буксирного и швартовного устройств с целью подтверждения того, что эти устройства обеспечивают безопасные операции по постановке на якорь, буксировке и швартовке при всех условиях эксплуатации и аварийных ситуациях (гл. 6 Кодекса ВС);

.9 проверку того, что конструктивная противопожарная защита, включая огнестойкие конструкции, материалы конструкций, средства обнаружения, сдерживания и тушения любого пожара, защита путей эвакуации и готовность средств противопожарной защиты, не претерпели изменений, ухудшающих надежность и снижающих уровень безопасности (гл. 7 Кодекса ВС);

.10 проверку того, что средства пожарной безопасности, связанные с применением и хранением топлива, системы газообнаружения паров топлива в помещениях, через которые проходят топливные трубопроводы, аварийно-предупредительной сигнализации, находятся в годном техническом состоянии (гл. 7 Кодекса ВС);

.11 проверку того, что средства герметизации главных приемных и выпускных отверстий всех вентиляционных систем вне вентилируемых помещений имеют

возможность отключения всех вентиляторов вне помещений, которые они обслуживают, а автоматически закрывающиеся противопожарные заслонки в районах прохода вентиляционных каналов через огнестойкие перекрытия имеют ручные приводы и находятся в годном техническом состоянии (гл. 7 Кодекса ВС);

.12 подтверждение того, что системы обнаружения и тушения пожара проверены демонстрацией работы во всех аварийных ситуациях и найдены в годном техническом состоянии (7.7 – 7.9 Кодекса ВС);

.13 проверку того, что предписанное число комплектов снаряжения для пожарных имеется на борту, состояние их годное, а условия их хранения удовлетворительные; при этом проверяется снаряжение для пожарного, которое должно состоять из:

.13.1 личного снаряжения, в которое входит:

защитная одежда из материала, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов и ошпаривания паром или газами. Наружная поверхность одежды должна быть водостойкой;

ботинки и перчатки из резины или другого материала, не проводящего электричества;

жесткий шлем, обеспечивающий надежную защиту от ударов;

безопасный фонарь одобренного типа с периодом горения не менее 3 ч;

топор;

.13.2 дыхательного аппарата одобренного типа (7.10 Кодекса ВС);

.14 освидетельствование спасательных средств и устройств в подтверждение того, что спасательные средства и устройства обеспечивают в аварийных ситуациях безопасное оставление судна и спасение пассажиров и экипажа. Спасательные средства и устройства должны отвечать требованиям администрации государства флага. Средства связи судна со спасательными средствами должны быть проверены для подтверждения их годного технического состояния (гл. 8 Кодекса ВС);

.15 проверку наличия индивидуальных спасательных средств, расписания по тревогам, инструкции и наставлений на случай тревоги, инструкций по эксплуатации шлюпок и плотов и их обслуживанию и креплению (8.3 – 8.9 Кодекса ВС);

.16 проверку того, что судно укомплектовано спасательными средствами коллективного пользования в соответствии с 8.10 Кодекса ВС;

.17 освидетельствование главных и вспомогательных механизмов, средств их управления, электрооборудования с целью подтверждения надежности их крепления, наличия средств, обеспечивающих поддержание или возобновление нормальной работы главных механизмов даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения, а также средств, обеспечивающих ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (гл. 9 Кодекса ВС);

.18 проверку того, что все котлы и сосуды под давлением и связанные с ними трубопроводы должным образом проверены с испытанием предохранительных устройств (гл. 9 Кодекса ВС);

.19 проверку того, что средства движения и подъема высокоскоростных судов обеспечивают надежную и эффективную работу судна согласно его назначению;

.20 проверку того, что средства движения обеспечивают возможность возвращения судов категории В в порт убежища в случае пожара или аварии в одном из отсеков (гл. 9 Кодекса ВС);

.21 проверку вспомогательных систем с целью подтверждения того, что топливные и масляные цистерны с замерными устройствами и трубопроводами, системы осушения машинных помещений и отсеков с насосами, балластные системы с насосами, системы охлаждения, воздухозаборные системы двигателей, системы вентиляции машинных помещений, газовыпускные системы двигателей находятся

в годном техническом состоянии и обеспечивают безопасную эксплуатацию судна (гл. 10 Кодекса ВС);

.22 проверку навигационного оборудования в подтверждение того, что состояние компасов, устройств для замера скорости и пройденного расстояния, эхолотов, радиолокационных станций, системы определения местоположения и радиолокационной прокладки (где они имеются), указателя скорости поворота и указателя углового положения руля, прожектора, аппаратуры ночного видения, рулевого устройства и указателей режимов работы двигательной установки, средств автоматического управления рулем (авторулевого) обеспечивает безопасную эксплуатацию судна (гл. 13 Кодекса ВС);

.23 проверку радиооборудования с целью подтверждения того, что оно обеспечивает следующие функциональные требования:

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

прием оповещений при бедствии в направлении «берег – судно»;

передачу и прием оповещений при бедствии в направлении «судно – берег»;

передачу и прием сообщений для координации поиска и спасания;

передачу и прием сообщений на месте бедствия;

передачу и прием сигналов для определения местонахождения;

передачу и прием информации по безопасности на море;

передачу и прием радиосообщений общего назначения от береговых систем радиосвязи или сетей связи или на них;

передачу и прием оповещений при бедствии в направлении «судно – судно» (гл. 14 Кодекса ВС);

.24 освидетельствование радиооборудования с целью подтверждения того, что состав радиооборудования и его технические характеристики отвечают требованиям 14.5 — 14.13 Кодекса ВС, а техническое состояние радиооборудования обеспечивает безопасную и надежную эксплуатацию судна;

.25 освидетельствование поста управления судном – ходового мостика – с целью подтверждения того, что:

конструкция и устройство ходового мостика, включая расположение и размещение отдельных рабочих постов вахтенного, обеспечивают требуемый обзор для выполнения вахтенным его функций;

ходовой мостик не используется для целей, иных чем судовождение, связь и другие функции, необходимые для безопасной эксплуатации судна, его двигателей, для обеспечения безопасности пассажиров и груза;

ходовой мостик имеет объединенный пост управления для подачи команд, навигации, маневрирования и связи и вмещает лиц, требуемых для безопасного управления судном;

оборудование и средства навигации, маневрирования, управления, связи и другие необходимые приборы находятся достаточно близко друг от друга так, что лица командного состава, ответственные за управление судном, могут получать всю необходимую информацию и использовать требуемое оборудование и органы управления, когда они находятся на своих рабочих местах;

оборудование ходового мостика, размещение приборов и органов управления, радиооборудования, обеспечение освещением, вентиляцией, средствами связи отвечает требованиям гл. 15 Кодекса ВС;

.26 освидетельствование системы стабилизации с целью подтверждения того, что обеспечивается стабилизация основных параметров судна (крена, дифферента, курса и высоты движения, регулирования бортовой, килевой, вертикальной качки и рысканья) за счет исправного состояния основных элементов системы:

рулей, крыльев, закрылков, гибких ограждений, воздухонагнетателей, водометов, откидных и винто-рулевых колонок, насосов для перекачки жидкостей;

силовых приводов исполнительных органов стабилизации;

оборудования системы стабилизации для сбора и обработки информации с целью выработки решений и подачи команд, такого как датчики, логические устройства и автоматы безопасности (гл. 16 Кодекса ВС);

.27 на судах, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 июля 2002 г. или после этой даты, но до 1 января 2008 г., проверку того, что при ремонте/замене в конструкциях, механических и электрических установках и оборудовании судна не использовались материалы, содержащие асбест, за исключением:

крыльчаток, используемых в ротационных компрессорах и ротационных вакуумных насосах;

водонепроницаемых соединений и зашивок, используемых в системах циркуляции жидкостей, где при высокой температуре (свыше 350 ºС) или давлении (свыше 7×10^6 Па) создается опасность пожара, коррозии или токсичности;

гибких и упругих теплоизоляционных конструкций, используемых для температур свыше 1000 ºС.

2.1.10.4 По завершении освидетельствования высокоскоростного судна при положительных его результатах оформляется Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна (форма 2.1.42.1) с прилагаемыми к нему Перечнем оборудования (форма 2.1.42.2) согласно Кодексу ВС.

В случае, если указанное Свидетельство выдается по поручению администрации государства флага, не являющегося стороной Протокола 1988 г. к Конвенции СОЛАС-74, копия Свидетельства должна быть вывешена на судне в заметном и доступном месте.

2.1.11 Освидетельствование для оформления Свидетельства о пригодности судна для перевозки зерна насыпью.

2.1.11.1 Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью (форма 2.4.29) выдается Регистром на судно по заявке судовладельца на основании освидетельствования с целью подтверждения того, что судно, будучи загружено в соответствии с информацией об остойчивости судна при загрузке зерном, отвечает требованиям Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью и Правил перевозки зерна, а также РД 31.11.25.25-96 "Правила морской перевозки зерновых грузов" (только для судов под флагом РФ и если требуется их применение). Указанное свидетельство может быть выдано на судно, не совершающее международные рейсы как на неконвенционное судно. При наличии дополнительных указаний МА государства флага, требования МА государства флага являются обязательными для выполнения. Требования по освидетельствованию приведены ниже в 2.1.11.2 — 2.1.11.4.

2.1.11.2 Освидетельствование для оформления указанного Свидетельства состоит из проверки наличия на судне одобренной действующей МА государства флага или Регистром по поручению действующей МА государства флага информации об остойчивости судна при загрузке зерном и проверки технического состояния постоянных (приваренных к корпусу) и передвижных (принадлежащих судну) зернонепроницаемых металлических переборок. При освидетельствовании должны учитываться применимые требования к освидетельствованию, замерам толщин корпусных конструкций, приведенные в Правилах. При этом должны учитываться применимые положения 2.2.2 и 2.4.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов». Нормы допускаемых дефектов корпусных конструкций должны приниматься в соответствии

с требованиями 5 части I «Общие положения» Правил. По результатам освидетельствования оформляется акт (форма 6.3.10).

Регистр не проводит технического наблюдения за временными (сооружаемыми на период перевозки партии зерна) переборками для ограничения смещения зерна, а также за материалами и изделиями, применяемыми при креплении поверхности зерна.

2.1.11.3 При периодических освидетельствованиях судов, которым выданы Свидетельства о пригодности судна для перевозки зерна насыпью, проверяется наличие на судне одобренной информации об остойчивости судна при загрузке зерном и состояние зернонепроницаемых переборок, указанных в 2.1.11.2.

2.1.11.4 Срок действия Свидетельства о пригодности судна для перевозки зерна насыпью не устанавливается, и Свидетельство не подтверждается, однако при неудовлетворительном состоянии упомянутых в 2.1.11.2 переборок или изменениях в конструкции судна, влияющих на расчеты остойчивости при перевозке зерна, Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью аннулируется.

2.1.12 Техническое наблюдение за выполнением требований Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов.

2.1.12.1 Общие положения.

2.1.12.1.1 Освидетельствование судов на пригодность для перевозки незерновых навалочных грузов проводится на основании:

частей А и В главы VI «Перевозка грузов» и главы VII «Перевозка опасных грузов» Конвенции СОЛАС-74 с поправками;

Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), принятого резолюцией ИМО MSC.268(85) с поправками;

СТО.318.1.38-2009 «Правила безопасной морской перевозки навалочных грузов» для судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, при наличии требований о их применении;

резолюции ИМО MSC.23(59) «Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью» и Правил перевозки зерна, а также РД 31.11.25.25-96 «Правила морской перевозки зерновых грузов» (только для судов под флагом РФ и если требуется их применение). Об освидетельствовании судов, перевозящих навалочные грузы, обладающие химической опасностью (см. Приложение 25).

2.1.12.1.2 Документом, подтверждающим выполнение требований МКМПНГ, является Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.18). Свидетельство (форма 2.1.18) подтверждает возможность перевозки на судне грузов групп А и С согласно приложению 1 к МКМПНГ.

Срок действия Свидетельства (форма 2.1.18) – 60 мес., при условии его ежегодного подтверждения.

2.1.12.1.3 При перевозке твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, которые относятся к группе В согласно приложению 1 к МКМПНГ и классифицируются по правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками или как вещества, опасные только при перевозке навалом (ВОН), на судно оформляется и выдается также Дополнение к Свидетельству (форма 2.1.19), за исключением судов, перечисленных в 2.1.12.1.4. Свидетельство (форма 2.1.18) и дополнение к нему (форма 2.1.19) выдаются, возобновляются или подтверждаются на основании Отчета об освидетельствовании судна (форма 6.1.03) с приложением чек-листа STORM или Акта конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) с приложением чек-листа (форма 6.1.18).

2.1.12.1.4 При перевозке твердых навалочных грузов, которые относятся к группе В согласно Приложению 1 к МКМПНГ и классифицируются по Правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками, кроме Дополнения (форма 2.1.19) должны быть оформлены Свидетельства (формы 2.1.17.1 или 2.1.17) в соответствии с 2.1.5.4.1

или 2.1.5.4.2 в зависимости от применения правил II-2/54.3 или II-2/19.4 Конвенции СОЛАС 74 с поправками.

2.1.12.1.5 Для грузовых судов, не оборудованных стационарной газовой системой пожаротушения для грузовых помещений, в установленном порядке оформляются и выдаются Свидетельство об изъятии (форма 2.1.16.2) и Перечень разрешенных к перевозке грузов (форма 2.1.25), освобождающие от выполнения требований пр. II- 2/10.7.1.3 или 10.7.2 в силу положений пр. II-2/10.7.1.4 Конвенции СОЛАС-74 с поправками.

В Перечень (форма 2.1.25) могут вноситься негорючие грузы или грузы, представляющие низкую пожароопасность, которые перечислены в табл. 1 приложения к циркулярному письму ИМО MSC.1/Circ.1395/Rev.4.

Свидетельства об изъятии оформляются и выдаются на грузовые суда:

.1 валовой вместимостью 2000 и более, независимо от даты их постройки;

.2 занятые перевозкой опасных грузов, перечисленных в циркуляре ИМО MSC.1/Circ.1395/Rev.4, в грузовых помещениях, имеющие валовую вместимость 500 и более, независимо от даты их постройки (резолюция ИМО MSC.99(73) от 05.12.2000 г.);

.3 занятые перевозкой опасных грузов, перечисленных в циркуляре ИМО MSC.1/Circ.1395/Rev.4, в грузовых помещениях, имеющие валовую вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки на 1 февраля 1992 г. или после этой даты.

Такие Свидетельства об изъятии могут выдаваться только в случае, если судно оборудовано стальными люковыми закрытиями и эффективными средствами закрытия всех вентиляторов и других отверстий грузовых помещений.

В Перечень (форма 2.1.25) могут вноситься только те навалочные грузы, обладающие химической опасностью, которые внесены в Дополнение (форма 2.1.19). В этот Перечень зерно может вноситься, если выдано Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью (форма 2.4.29). В графе 3 Перечня должны быть приведены соответствующие ссылки на Свидетельства (формы 2.1.18 и 2.4.29) и Дополнение (форма 2.1.19), которые имеются на судне.

2.1.12.1.6 Грузовые суда, не оборудованные стационарной газовой системой пожаротушения для грузовых помещений, могут перевозить опасные грузы, для которых стационарная газовая система пожаротушения не эффективна, перечисленные в табл. 2 приложения к циркуляру ИМО MSC.1/Circ.1395/Rev.4, при условии выполнения требований пр. II-2/19.3.1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками.

Свидетельство об изъятии в этом случае не оформляется, а документом, подтверждающим возможность перевозки на судне этих грузов, является Дополнение (форма 2.1.19) или Дополнение (форма 2.1.19) и Свидетельство (формы 2.1.17 или 2.1.17.1) (см. 2.1.12.1.3 и 2.1.12.1.4, соответственно).

2.1.12.2 Освидетельствование.

2.1.12.2.1 На судне инспектором РС проверяется наличие следующих одобренных действующей МА государства флага или Регистром по поручению действующей МА государства флага документов:

информации (буклета) об остойчивости и прочности при перевозке незерновых навалочных грузов;

инструкции по загрузке судна;

информации об остойчивости судна и загрузке зерном (если предусматривается перевозка грузов, транспортные свойства которых подобны зерну),

а также документов об освидетельствовании прибора контроля загрузки одобренного типа (если применимо).

2.1.12.2.2 Если на судне в соответствии с информацией (буклетом) об остойчивости и прочности при перевозке незерновых навалочных грузов предусматриваются

специальные конструкции, устройства, системы, оборудование или снабжение, предназначенные для обеспечения безопасности при перевозке незерновых навалочных грузов, то такие конструкции, устройства, системы, оборудование или снабжение должны быть освидетельствованы с целью определения их технического состояния. При неудовлетворительном техническом состоянии каких-либо конструкций, устройств, систем, оборудования или снабжения инспектор должен потребовать выполнения соответствующего ремонта или дооборудования судна.

2.1.12.2.3 Пригодность судна для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих опасными химическими свойствами, которые относятся к группе В согласно приложению 1 к МКМПНГ и классифицируются по правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками или как вещества, опасные только при перевозке навалом (ВОН), устанавливается инспектором Регистра на основании:

проверки на судне одобренного Регистром проектного обоснования (анализа), подтверждающего соответствие конструкции и оборудования судна и его грузовых помещений применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку конкретных грузов, а также выполнения на судне всех мероприятий, предусмотренных в одобренной документации. Одобрение документации теряет силу в случае переоборудования судна, внесения любых изменений, которые влияют или могут повлиять на дальнейшее соответствие судна применимым требованиям по перевозке опасных грузов. При необходимости, инспектор РС может потребовать актуализации и одобрения изменений к документации (например, в случае изменений в нормативной базе ИМО, РС и т.п.);

освидетельствования судна с целью проверки выполнения применимых положений МКМПНГ, Конвенции СОЛАС-74 с поправками с учетом положений приложения 25 к Руководству.

При наличии дополнительных требований МА государства флага, выполнение требования МА государства флага является обязательным.

В отдельных случаях пригодность судна для перевозки конкретного груза может быть установлена инспектором Регистра на основании документов, подготовленных для перевозки этого груза грузоотправителем или, по его поручению, компетентной организацией, имеющей признание администрации государства флага, при этом срок действия оформляемых Регистром документов, подтверждающих пригодность судна для перевозки этого груза, не должен превышать срока действия документов, подготовленным грузоотправителем.

2.1.12.2.4 При положительных результатах освидетельствования на судно оформляются и выдаются необходимые документы в соответствии с 2.1.12.1.2 — 2.1.12.1.4. Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.18) и Дополнение к Свидетельству о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.19) могут быть выданы Регистром по желанию судовладельца по результатам освидетельствования в соответствии с положениями СТО.318.1.38-2009 «Правила безопасной морской перевозки навалочных грузов» и применимых положений Кодекса МКМПНГ, Конвенции СОЛАС-74 с поправками на суда под флагом РФ, включая суда, не совершающие международные рейсы. При выдаче документов на суда, не совершающие международные рейсы, необходимо выполнять требования Регистра по оформлению конвенционных документов на неконвенционные суда.

2.1.12.2.5 Указанные в 2.1.12.1.2 — 2.1.12.1.4 свидетельства выдаются на судно, к которому применима Конвенции СОЛАС-74 с поправками, если на нем имеются действующие свидетельства, предусмотренные Конвенцией СОЛАС-74 с поправками и Конвенцией LL-66/88.

На неконвенционные суда, свидетельства, указанные в 2.1.12.1.2 — 2.1.12.1.4, выдаются при условии наличия действующего Классификационного свидетельства и свидетельства о грузовой марке по Правилам РС.

2.1.13 Освидетельствование ПБУ и МСП в соответствии с международными кодексами, конвенциями и резолюциями.

2.1.13.1 Положения Кодекса ПБУ 2009 (см. резолюцию ИМО A.1023(26), с поправками, внесенными MSC.359(92), MSC.384(94), MSC.387(94), MSC.407(96) и MSC.435(98); применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, киль которых заложены 1 января 2012 г. и после этой даты.

Положения Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1989 г. (см. резолюцию ИМО A.649(16), с поправками, внесенными MSC/Circ.561, MSC.38(63), MSC.187(79), MSC.358(92) и MSC.383(94); далее – Кодекс ПБУ 1989) применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, киль которых заложены 1 мая 1991 г. и после этой даты, но до 1 января 2012 г.

Положения Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1979 г. (см. резолюцию ИМО A.414(XI), с поправками, внесенными MSC/Circ.561, MSC.357(92) и MSC.382(94); далее – Кодекс ПБУ 1979 г.) применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, киль которых заложены с даты вступления Кодекса в силу и до 1 мая 1991 г.

2.1.13.2 Определения.

Администрация – правительство государства, под флагом которого установка имеет право плавать.

Вертолетная палуба – специально оборудованная вертолетная взлетно-посадочная платформа, расположенная на плавучей буровой установке (ПБУ).

Организация – Международная морская организация (ИМО).

Морская плавучая буровая установка (ПБУ) или установка – судно, способное производить буровые работы и/или осуществлять добычу ресурсов, находящихся под дном моря, например, нефти, газа, серы или соли.

Плавучая установка – установка, представляющая собой по форме судно или баржу водоизмещающего типа с одним или несколькими корпусами, предназначенная для выполнения операций на плаву.

Прибрежное государство – правительство государства, осуществляющего административный контроль за буровыми операциями установки.

Промышленные механизмы и части – механизмы и части, используемые в связи с буровыми работами.

Самоподъемная ПБУ (СПБУ) – ПБУ, поднимаемая в рабочем состоянии над поверхностью моря на колоннах, опирающихся на грунт.

ПБУ со стабилизирующими колоннами – установка, главная палуба которой соединена с подводным корпусом или с опорными башмаками посредством колонн или кессонов.

2.1.13.3 Изъятия.

Администрация может освободить любую ПБУ, имеющую особенности нового типа, от выполнения любых положений Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо, применение которых могло бы затруднить исследования в области улучшения таких особенностей.

Такая ПБУ должна отвечать требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, соответствуют тому виду эксплуатации, для которого она предназначена, и обеспечивают общую безопасность установки.

Администрация, предоставляющая любое такое изъятие, должна внести это изъятие в свидетельство и сообщить Организации данные о нем и его мотивы для того, чтобы Организация могла разослать его другим правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

2.1.13.4 Равноценные замены.

2.1.13.4.1 Если Кодексом ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо предписывается применение или наличие на ПБУ определенных элементов или типов конструкций, арматуры, материалов, средств или приборов, либо принятие каких-либо определенных

мер, Администрация может разрешить взамен применение или наличие любых других элементов или типов конструкций, арматуры, материалов, средств или приборов, либо принятие иных мер, если с помощью испытаний или иным путем удостоверится, что их применение является не менее эффективным, чем это предписано Кодексом ПБУ 2009.

2.1.13.4.2 Если Администрация разрешает замену или применение другого материала, устройств, элементов оборудования, либо принятие альтернативных мер, либо выполнение альтернативных процедур или методов, а также новую конструкцию или новое применение, она должна сообщить Организации подробные данные о такой замене вместе с отчетом о представленном обосновании для того, чтобы Организация могла разослать их другим правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

2.1.13.5 Освидетельствования.

Каждая установка освидетельствуется в соответствии с требованиями 1.8 настоящей части Руководства и, кроме того, должна отвечать следующим положениям Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо:

.1 освидетельствование в сухом доке включает в себя проверку элементов, освидетельствование которых проводится в это же время, чтобы удостовериться, что они остаются в годном состоянии для того вида эксплуатации, для которого предназначена установка. Администрация может разрешить осмотр подводной части на плаву вместо освидетельствования в сухом доке, при условии что Администрация уверена, что такая проверка равноценна освидетельствованию в сухом доке;

.2 объем освидетельствования радиоустановок должен быть достаточным, чтобы обеспечить соблюдение соответствующих положений главы IV Конвенции СОЛАС-74 с поправками для грузовых судов;

.3 дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, должно проводиться после ремонта, являющегося следствием обследования, предписанного в 2.1.13.6.8, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование должно удостоверять, что такой ремонт или восстановительные работы были произведены качественно, что материал и качество такого ремонта или восстановительных работ во всех отношениях удовлетворительны и что установка во всех отношениях отвечает положениям Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо;

.4 в качестве альтернативы возобновляющему и промежуточному освидетельствованию, Администрация может, по просьбе владельца, одобрить систему непрерывного освидетельствования, при условии, что объем и периодичность освидетельствований равноценны освидетельствованиям для возобновления свидетельства и промежуточным освидетельствованиям;

.5 проверка и освидетельствование установок, в той мере, в какой это касается применения положений Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо и предоставления изъятия из них, должны осуществляться должностными лицами Администрации. Администрация, однако, может поручать проверки и освидетельствования либо назначенным для этой цели инспекторам, либо признанным ею организациям;

.6 если при проведении освидетельствования инспектор устанавливает, что состояние ПБУ или ее оборудования в значительной степени не соответствует данным в свидетельствах или таково, что ПБУ не пригодна для дальнейшей эксплуатации с точки зрения безопасности для самой установки или людей на борту, он должен немедленно принять меры по устранению недостатков, и надлежащим образом уведомить МА.

Если меры по устранению недостатков не приняты, свидетельство должно быть аннулировано, а МА немедленно уведомлена.

Если ПБУ находится в районе под юрисдикцией другого правительства, должны быть немедленно уведомлены соответствующие власти государства порта или прибрежного государства.

Если должностное лицо МА, или инспектор признанной МА организации уведомили соответствующие власти государства порта или прибрежного государства, то правительство заинтересованного государства порта или прибрежного государства должно предоставить любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей согласно настоящим требованиям.

Когда это применимо, правительство заинтересованного государства порта или прибрежного государства должно обеспечить, чтобы ПБУ не эксплуатировалась до тех пор, пока ее эксплуатация не перестанет представлять опасность для людей, окружающей среды или самой установки;

.7 после завершения любого освидетельствования установки в соответствии с настоящими требованиями не должно производиться каких-либо изменений в конструкции, оборудовании, арматуре, устройствах и материалах, прошедших освидетельствование, без разрешения Администрации;

.8 в случае возникновения аварийной ситуации или обнаружения неисправности, которые влияют на безопасность установки, эффективность или комплектность ее конструкции, оборудования, арматуры, устройств или материалов, ответственное лицо или владелец установки должны при первой возможности сообщить МА об аварийной ситуации или неисправности. В дополнение к этому назначенному инспектору МА или признанной МА организации, которые должны добиться проведения расследования, необходимо определить, обязательно ли проводить освидетельствование.

Если установка находится в районе под юрисдикцией другого правительства, ответственное лицо или владелец установки должны также немедленно сообщить об аварийной ситуации или неисправности соответствующим властям государства порта или прибрежного государства, а также назначенный инспектор МА или признанная МА организации должны удостовериться, что такое сообщение было сделано.

2.1.13.6 Выдача свидетельств.

2.1.13.6.1 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (2009 г.) (форма 2.4.24.1), выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства установке, которая отвечает положениям Кодекса ПБУ 2009 г.

2.1.13.6.2 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (1989 г.) (форма 2.4.24), выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства установке, которая отвечает положениям Кодекса ПБУ 1989 г.

2.1.13.6.3 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (1979 г.), (форма 2.4.24.2) выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства установке, которая отвечает положениям Кодекса ПБУ 1979 г.

2.1.13.6.4 Свидетельство должно выдаваться или подтверждаться Администрацией, либо любым лицом или организацией, признанными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

2.1.13.6.5 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки должно быть оформлено на официальном языке выдающей его страны и должно содержать перевод на английский язык.

2.1.13.6.6 Свидетельство выдается на срок, установленный Администрацией, который не должен превышать пяти лет.

2.1.13.6.7 Если свидетельство выдается на срок менее 5 лет (в случае применения требований 1.6.11.3 Кодекса ПБУ 2009), Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения его срока действия до максимального срока,

установленного в 2.1.13.7, при условии выполнения освидетельствований, необходимых в случае выдачи свидетельства на 5-летний период.

2.1.13.6.8 Если освидетельствование для возобновления свидетельства было завершено, а новое свидетельство не может быть выдано или передано на установку до даты истечения срока действия существующего свидетельства (в случае применения требований 1.6.11.4 Кодекса ПБУ 2009), инспектор может подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно признаваться действительным на срок, не превышающий 5 мес. с даты истечения указанного в нем срока действия.

2.1.13.6.9 Если на момент истечения срока действия свидетельства установка не находится в месте проведения освидетельствования (в случае применения требований 1.6.11.5 Кодекса ПБУ 2009), срок действия свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление должно предоставляться только для того, чтобы дать возможность установке проследовать к месту, в котором она должна пройти освидетельствование, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным.

Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий 3 мес, и установка, которой предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии на место проведения освидетельствования, покинуть его в силу этого продления без нового свидетельства.

2.1.13.6.10 Согласно Кодексам ПБУ 1989 и 1979 продление свидетельств о безопасности плавучей буровой установки не допускается.

2.1.13.6.11 Новое свидетельство должно быть действительно с даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

В особых случаях, определенных Администрацией, новое свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего свидетельства. В этих случаях новое свидетельство должно быть действительно до даты, не превышающей 5 лет с даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства.

2.1.13.7 Регистр в пределах своей компетенции проводит техническое наблюдение за выполнением на ПБУ/МСП технических требований следующих международных конвенций и соглашений:

Конвенции СОЛАС-74/78/88/00;

Конвенции LL-66/88;

Кодекса ПБУ 2009;

Конвенции МАРПОЛ 73/78;

Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г.;

Конвенции МОТ-152;

Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. (ITC-69).

2.1.13.8 Дополнительные указания по освидетельствованию ПБУ и МСП, к которым применимы требования Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, приведены в Приложении 44 к Руководству.

2.1.13.9 ПБУ, совершающие международные рейсы, в дополнение к Свидетельству о безопасности плавучей буровой установки (1979, 1989 и 2009 г.) должны иметь свидетельства, регламентируемые LL-66/88, Конвенцией МАРПОЛ-73/78, Конвенцией МОТ-152, AFS-Конвенцией, конвенцией по обмеру (ITC-69).

2.1.13.10 В отношении документов, подтверждающих выполнение требований, упомянутых в 2.1.13.9 конвенций, необходимо руководствоваться применимыми положениями настоящего раздела.

2.2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973/78 ГГ.

2.2.1 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью.

2.2.1.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного/промежуточного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью с Дополнениями А или В (смотря, что применимо).

2.2.2 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

2.2.2.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

2.2.3 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами.

2.2.3.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами.

2.2.4 Освидетельствования для определения соответствия оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78.

2.2.4.1 Общие положения.

2.2.4.1.1 Положения 2.2.4 регламентируют в общем виде объем освидетельствования судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Свидетельства о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Несмотря на то, что Приложением V к МАРПОЛ не предусматривается проведение освидетельствований и выдачу Международного свидетельства о предотвращении загрязнения мусором, Регистром могут быть проведены освидетельствования и может быть выдано немеждународное Свидетельство о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78 (форма 2.4.15) по соответствующему поручению Администрации.

2.2.4.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна устанавливается на основании применимых требований Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78 с учетом положений Руководства по применению положений международной Конвенции МАРПОЛ 73/78.

При положительных результатах первоначального освидетельствования/освидетельствования для подтверждения/возобновления свидетельства по его окончании Регистром может быть выдано/возобновлено /подтверждено немеждународное Свидетельство о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, внесенными резолюцией ИМО МЕРС.201(62) (форма 2.4.15).

2.2.4.2 Освидетельствование для ежегодного подтверждения/возобновления свидетельства.

2.2.4.2.1 Для предотвращения загрязнения мусором проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку срока действия Свидетельства о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78;

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

.3 проверку, если применимо, наличия копии Свидетельства о типовом одобрении инсинератора в соответствии с требованиями резолюции ИМО МЕРС.59(33) или МЕРС.76(40), что применимо. Судовые инсинераторы, установленные на судах, кили которых заложены 1 января 2000 года или после этой даты, должны соответствовать требованиям резолюции ИМО МЕРС.76(40) (пр. 16.6.1 Прил. VI к МАРПОЛ 90/04);

.4 проверку, если применимо, наличия технического описания и инструкции по эксплуатации инсинератора (положения инструкции по эксплуатации следует учитывать при определении объема освидетельствования и проверки в действии инсинератора) (пр. 16.7 Прил. VI к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение наличия на судне Плана операций с мусором, если применимо (пр. 10.2 Прил. V к МАРПОЛ 90/04);

.6 подтверждение наличия на судне Журнала операций с мусором, если применимо (пр. 10.3 Прил. V к МАРПОЛ 90/04);

.7 подтверждение наличия на судне плакатов, указывающих на требования сброса мусора, если применимо (пр. 10.1 Прил. V к МАРПОЛ 90/04);

2.2.4.2.2 Каждое судно валовой вместимостью 100 и более и каждое судно, которое предназначено для перевозки 15 чел. и более, должно иметь судовой План операций с мусором (пр. 10.2 Прил. V к МАРПОЛ 90/04), который должен разрабатываться в соответствии с Руководством по разработке Планов операций с мусором (резолюция ИМО МЕРС.220(63).

Несмотря на то, что одобрение Планов операций с мусором не требуется Приложением V к МАРПОЛ 73/78, они могут быть одобрены по поручению Администраций, которые дали Регистру соответствующие полномочия.

2.2.4.2.3 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, которое предназначено для перевозки 15 чел. и более, должно иметь Журнал операций с мусором установленной формы (пр. 10.3 Прил. V к МАРПОЛ 90/04). Данное требование распространяется на суда, совершающие международные рейсы.

В случае если судно перевозит твердые навалочные грузы, определенные Правилом VI/1-1.2 Конвенции СОЛАС-74, то Журнал операций с мусором должен соответствовать требованиям, изложенным в резолюции ИМО МЕРС.277(70).

Требования к Журналу операций с мусором изложены в Приложении 1 «Инструкция по применению требований пересмотренного Приложения V к МАРПОЛ 73/78» Руководства по применению положений международной конвенции МАРПОЛ 73/78.

2.2.4.2.4 На каждом судне длиной 12 м или более должны иметься плакаты, указывающие на требования сброса мусора.

2.2.4.2.5 При освидетельствовании устройств для хранения мусора должно быть проверено следующее:

.1 наличие отдельных устройств для хранения мусора в соответствии с резолюциями ИМО МЕРС.219(63), МЕРС.239(65) и МЕРС.277(70) следующих категорий:

пластмасса и пластмасса, смешанная с другим мусором;

пищевые отходы;

бытовые отходы (стекло, металл, алюминиевые банки, бутылки, дерево, бумага, картон, ветошь, посуда и т.д.);

кулинарный жир (масло);

зола инсинераторов;

эксплуатационные отходы, в том числе мусор, который может представлять опасность для судна или экипажа (например, промасленная ветошь, лампочки, кислота, химикаты, аккумуляторные батареи и т.д.);

электронные отходы, образующиеся на борту (например, электронные карты, гаджеты, мониторы, компьютеры, элементы питания, картриджи и тонеры для принтеров и т.п.);

остатки груза, не представляющие угрозы для морской среды (если применимо);

остатки груза, представляющие угрозу для морской среды (если применимо);

останки животных (если применимо);

орудия лова (если применимо).

Для каждого вида мусора (стекло, металл, алюминиевые банки, бутылки, дерево, бумага, картон, ветошь и т.д.), относящегося к категории мусора «бытовые отходы», рекомендуется предусматривать отдельные емкости;

.2 устройства для хранения мусора каждой категории на наличие:

соответствующей маркировки;

надежного крепления съемных устройств для хранения мусора и годного состояния оборудования для разгрузки стационарных устройств для хранения мусора;

крышек, обеспечивающих плотное закрытие отверстий для приема мусора.

2.2.4.2.6 Освидетельствование устройств для обработки мусора.

2.2.4.2.6.1 При наличии на судне измельчителя пищевых отходов должно быть проверено:

.1 наличие Свидетельства (форма 6.5.30), выданного по результатам освидетельствования измельчителя;

.2 измельчитель в действии в соответствии с инструкцией по эксплуатации завода-изготовителя и выполнение требования по степени измельчения пищевых отходов (размеры частиц измельченных пищевых отходов не должны превышать 25 × 25 мм);

.3 в случае переработки пищевых отходов в водяную смесь ее легкость смыва с выполнением вышеуказанного условия по степени измельчения и обеспечением расхода смываемой смеси в пределах от 10 до 250 л/мин;

.4 система трубопроводов сброса водяной смеси частиц пищевых отходов за борт или в специальный сборный танк при его наличии, предназначенный для накопления измельченных пищевых отходов при нахождении судна в районах, запрещенных для сброса в соответствии с Приложением V к МАРПОЛ 73/78.

2.2.4.2.6.2 При наличии на судне прессователя, предназначенного для уменьшения объема мусора, должно быть проверено:

.1 наличие Свидетельства (форма 6.5.30), выданного по результатам освидетельствования прессователя;

.2 прессователь в действии соответствии с инструкцией по эксплуатации завода-изготовителя;

.3 система промывки пресной водой, палубные шпигаты, вентиляция, а также противопожарное оборудование помещения установки прессователя.

2.2.4.2.6.3 Инсинератор для сжигания мусора, при его наличии, должен быть проверен в действии в соответствии с инструкцией по эксплуатации завода-изготовителя, при этом должно быть проверено:

исправность форсунок жидкого топлива и нефтяных остатков, топливных трубопроводов и их арматуры, расходной топливной цистерны и цистерны подготовки нефтяных остатков к сжиганию;

состояние огнеупорной кирпичной кладки (футеровки) камеры сгорания;

состояние системы охлаждения инсинератора (если такая система применяется);

исправность вентилятора топочных газов;

исправность загрузочного шлюза (если он применяется);

исправность блокировки для предотвращения открытия загрузочного шлюза во время работы инсинератора, когда происходит горение мусора, или двери камеры сгорания для загрузки мусора в случае, когда температура в топке превышает 220 °С (если инсинератор не имеет загрузочного шлюза);

исправность блокировки для предотвращения открытия дверец для удаления золы в процессе горения мусора, или когда температура топки превышает 220 °С;

исправность смотрового окна для обеспечения наблюдения за процессом горения мусора;

состояние комплектующего электрооборудования инсинератора и обслуживающих его механизмов, устройств и приборов, состояние и исправность кабельных сетей;

состояние предупредительных табличек, укрепленных на корпусе инсинератора, о запрещении открывания дверей камеры сгорания во время работы инсинератора, а также других табличек, предусмотренных технических описанием и инструкцией по эксплуатации инсинератора;

исправность аварийного выключателя подачи электрического питания на оборудование инсинератора, в том числе на топливные форсунки;

действие предохранительных устройств для отключения инсинератора в случае невоспламенения топлива или затухания пламени во время розжига. При этом предохранительное устройство должно закрывать топливные клапаны на форсунки не более, чем за 4 с после затухания пламени;

действие предохранительного устройства, которое должно автоматически прекращать подачу топлива к форсункам, если в течение 10 с не произошло возгорания топлива при пробной попытке воспламенить топливо;

действие предохранительных устройств (реле), блокирующих возможность подачи топлива к форсунке и нефтяных остатков к форсунке сжигания нефтяных остатков при падении давления топлива (или нефтяных остатков) ниже предписанного предприятием-изготовителем;

автоматическое прекращение работы инсинератора в случае прекращения подачи питания к пульту управления и сигнализации инсинератора;

все блокировки, аварийно-предупредительная сигнализация;

автоматические устройства, прекращающие работу инсинератора при аварийных ситуациях, указанные в техническом описании и инструкции по эксплуатации инсинератора предприятия-изготовителя;

состояние газовыпускного трубопровода инсинератора и температуру внешней поверхности кожуха инсинератора, которая во время его работы не должна превышать температуру окружающей среды более, чем на 20 ºС.

2.2.5 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы.

2.2.5.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31). При освидетельствовании следует также учитывать положения Руководства по применению положений международной конвенции МАРПОЛ 73/78.

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного/промежуточного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Международное свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы (форма 2.4.6) с Дополнением (форма 2.4.23).

2.2.6 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства об энергоэффективности судна.

2.2.6.1 При освидетельствовании существующих судов помимо положений настоящей главы следует также руководствоваться положениями 2.6 части VI «Оборудование и устройства судов по предотвращению загрязнения атмосферы» Руководства по применению положений международной конвенции МАРПОЛ 73/78.

2.2.6.2 Международное свидетельство об энергоэффективности судна (форма 2.4.3) с Дополнением к Международному свидетельству об энергоэффективности судна (форма 2.4.3.1) оформляется для судов валовой вместимостью 400 и более, совершающих международные рейсы на весь срок эксплуатации судна при условии положительных результатов первоначального освидетельствования.

2.2.6.3 Для выдачи Международного свидетельства об энергоэффективности судна (форма 2.4.3) с Дополнением к Международному свидетельству об энергоэффективности судна (форма 2.4.3.1) на судно, не являющееся новым судном, определенным в правиле 2.23 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78, необходимо проверить наличие на борту Плана управления энергоэффективностью судна (SEEMP), требуемого пр. 22 Прил. VI к МАРПОЛ 73/78.

2.2.6.4 Для судов валовой вместимостью 5000 и более необходимо проверить соответствие Плана SEEMP требованию пр. 22.2 Прил. VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78, а именно наличие в нем методов и процедур касательно сбора данных по расходу топлива судном, пройденному расстоянию относительно берега и времени нахождения в пути (в соответствии с резолюцией ИМО MEPC.278(70) «Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ (Система сбора данных по расходу топлива судами)». План SEEMP должен содержать вышеизложенное не позднее 31.12.2018.

2.2.6.5 Если по результатам освидетельствования установлено, что План SEEMP на борту судна отсутствует, то необходимо получить инструкции МА государства флага в соответствии с УИ МАКО MPC102 касательно дальнейших действий по выдаче Свидетельства.

Отсутствие Плана SEEMP на борту судна не должно сказываться на подтверждении или выдаче Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы.

2.2.6.6 В соответствии с резолюцией ИМО MEPC.278(70) «Поправки к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ (Система сбора данных по расходу топлива судами)», начиная с 1 января 2019 года, на каждом судне валовой вместимостью 5000 и более, на котором требуется наличие Плана SEEMP, должен обеспечиваться сбор данных по расходу топлива судном, пройденному расстоянию относительно берега и времени нахождения в пути, используя методы и процедуры, указанные в Плане SEEMP.

2.2.6.7 В пределах трех месяцев после окончания каждого календарного года (период с 1 января по 31 декабря включительно), судно предоставляет обобщенный отчет по собранным данным, указанным в Дополнении IX резолюции ИМО MEPC.278(70), в МА государства флага или признанную МА государства флага организацию, должным образом уполномоченную ею, с помощью электронных средств связи и с использованием стандартного формата, приведенного в Дополнении 3 резолюции ИМО MEPC.282(70).

2.2.6.8 МА государства флага или признанная МА государства флага организация, должным образом уполномоченная ею, после рассмотрения предоставленного отчета с положительными результатами оформляет «Удостоверение о соответствии отчетности по расходу топлива» (форма 2.4.43), касающееся расхода судового топлива, не позднее пяти месяцев от начала календарного года.

2.2.6.9 В случае смены флага, судовладельцу необходимо на дату завершения смены флага (или как можно скорее) обеспечить передачу в теряющую МА государства флага или признанную МА государства флага организацию, должным образом уполномоченную ею, имеющегося обобщенного отчета по собранным данным за истекший период календарного года и, в случае поступления запроса от МА государства флага, детализированного отчета по собранным данным.

2.2.6.10 В случае смены судовладельца, новому судовладельцу необходимо на дату завершения смены (или как можно скорее) обеспечить передачу в МА государства флага или признанную МА государства флага организацию, должным образом уполномоченную ею, имеющегося обобщенного отчета по собранным данным за истекший период календарного год и, в случае поступления запроса от МА государства флага, детализированного отчета по собранным данным.

2.2.7 Освидетельствование нефтеналивных судов в рамках системы оценки состояния.

МА государства флага может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера категории 2 или 3 в соответствии с положениями пр. 20.5 и 20.8.1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками. При этом на основании пр.20.6 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками нефтяной танкер категории 2 или 3 возрастом 15 лет и более после даты его поставки должен соблюдать Систему оценки состояния, принятую Комитетом по защите морской среды резолюцией ИМО МЕРС.94(46) с поправками.

Примечание.

Область применения определена в пр. 20 «Требования к двойному корпусу и двойному дну на нефтяных танкерах, поставленных до 6 июля 1996 года» Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками.

В соответствии с пр. 20.7 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками эксплуатация нефтяного танкера категории 2 или 3 не должна продолжаться после исполняющейся в 2015 году годовщины его поставки или даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки, в зависимости от того, какая дата наступит раньше.

2.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966/88 ГГ.

2.3.1 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки.

2.3.1.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/ подтверждаться Международное свидетельство о грузовой марке или Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки (в зависимости от требований МА государства флага может быть потребовано наличие на судне сразу двух указанных выше свидетельств).

2.3.1.2 На суда под флагом Российской Федерации с классом Регистра ограниченных районов плавания **R1**, **R2**, **R2-RSN**, **R2-RSN**(4,5), **R3-RSN** и **R3**, а также на суда с классом Российского Речного Регистра, совершающие международные рейсы, к Международному свидетельству о грузовой марке Регистр выдает Дополнение (форма 2.2.3-1), в котором указываются установленные для судна ограничения по районам и условиям плавания. Эта практика одобрена ИМО и не требует дополнительного согласования или выдачи Свидетельства об изъятии. Дополнение должно выдаваться на судно с копией циркулярного письма Комитета по безопасности на море ИМО MSC № 2014 от 31.10.1997 (см. Приложение 16). На суда под флагами иными, чем флаг РФ, включая суда, состоящие на конвенционном учете в РС с аналогичными ограничениями по районам плавания, указанное Дополнение к Международному свидетельству о грузовой марке выдается при наличии соответствующего поручения морской администрации флага. Дополнение должно выдаваться на судно с копией поручения МА государства флага.

Перечень МА государств флага, наделивших РС данными полномочиями, приведен в инструкции по заполнению Дополнения к Международному свидетельству о грузовой марке (форма 2.2.3-1) во внутренних процедурах Регистра по оформлению отчетных документов РС.

2.4 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О КОНТРОЛЕ ЗА ВРЕДНЫМИ ПРОТИВООБРАСТАЮЩИМИ СИСТЕМАМИ НА СУДАХ, 2001 Г. (AFS-КОНВЕНЦИЯ) И ПРАВИЛОМ ЕС 782/2003 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ЕС, 2003 Г. (ПРАВИЛО ЕС 782/2003)

2.4.1 Область распространения.

Настоящие требования распространяются на суда валовой вместимостью 400 и более, совершающие международные рейсы.

К судам длиной 24 м (LL-66/88) и более, но валовой вместимостью менее 400, совершающие международные рейсы, применяется требования, изложенные в 2.4.2.7.

Применение требований настоящей главы к морским стационарным платформам, плавучим буровым установкам и плавучим нефтегазодобывающим комплексам (плавучим нефтегазохранилищам, а также плавучим нефтегазохранилищам с комплексами подготовки продукции) рассматривается Регистром с учетом требований МА государств флага.

2.4.2 Общие положения.

2.4.2.1 Настоящая глава регламентирует объем освидетельствования в процессе эксплуатации судна для выдачи Международного свидетельства по противообрастающей системе (форма 2.4.30/2.4.30ес)/Удостоверения соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31/2.4.31ес/2.4.31.1). В тексте главы учтены положения резолюций ИМО: «Руководство по освидетельствованию противообрастающих систем на судах и выдаче свидетельств, издания 2010 года» MEPC.195(61), «Руководство по быстрому отбору проб противообрастающих систем на судах» MEPC.104(49).

2.4.2.2 Освидетельствование судна на соответствие AFS-Конвенции/Правила ЕС 782/2003 и выдача подтверждающих документов (см. 2.4.2.1) производятся на основании заявки судовладельца при наличии соответствующего поручения МА государства флага.

2.4.2.3 На суда, эксплуатирующиеся под флагом государства-стороны AFS-Конвенции, которое предоставило Регистру полномочия на проведение освидетельствований и выдачу свидетельств с целью подтверждения соответствия судна требованиями AFS-Конвенции, выдается Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31) и Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10 или 6.1.02) или Отчет по освидетельствованию судна (форма 6.1.03);

2.4.2.4 На суда, эксплуатирующиеся под флагом государства, которое не является стороной AFS-Конвенции, но предоставило Регистру полномочия на проведение освидетельствований и выдачу свидетельств с целью подтверждения соответствия судна требованиями AFS-Конвенции, выдаются Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1), или, для судов под флагами государств-членов ЕС – Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30ес), выданное в соответствии с Правилом ЕС 782/2003, а также Перечень противообрастающих систем (форма 2.4.31.1/2.4.31ес) и Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10 или 6.1.02) или Отчет по освидетельствованию судна (форма 6.1.03)). После присоединения государства к AFS-Конвенции Удостоверение соответствия противообрастающей системы или Международное свидетельство по противообрастающей системе, выданное в соответствии с Правилом ЕС 782/2003, должно быть заменено на Международное свидетельство, предписанное AFS-Конвенцией.

2.4.2.5 При проведении освидетельствования в случае отсутствия данных по верхнему слою покрытия считается, что судно не соответствует AFS-Конвенции. В соответствии с требованиями резолюции ИМО MEPC.104(49) при установлении этих данных может применяться метод отбора проб с корпуса судна (см. 2.4.6).

2.4.2.6 Ремонт обычно не требует освидетельствования. Однако ремонт, затрагивающий приблизительно 25 % или более противообрастающей системы, должен рассматриваться как изменение или замена противообрастающей системы.

2.4.2.7 На суда длиной более 24 м, но валовой вместимостью менее 400 судовладельцем или представителем судовладельца, независимо от того, применена ли противообрастающая система или нет, должна оформляться Декларация о противообрастающей системе (далее – Декларация) в соответствии с формой Добавления 2 к Приложению 4 к AFS-Конвенции или Приложением III Правила ЕС 782/2003. К Декларации должны прилагаться подтверждающие документы, такие как квитанция на краску или счет фактура субподрядчика (рекомендуется также приложить документы, указанные в 2.4.3.1.2 — 2.4.3.1.4, 2.4.3.2).

Наличие Декларации и подтверждающей документации проверяется Регистром при первоначальном и ежегодном освидетельствовании. В случае отсутствия таких документов на борту в Статус освидетельствований судна вносится соответствующая рекомендация для судовладельца.

2.4.2.8 В случае если противообрастающая система не применяется (противокоррозионное покрытие), судно также подлежит освидетельствованию с выдачей соответствующих свидетельств (см. 4.2.1).

2.4.3 Освидетельствование в доке.

2.4.3.1 При применении противообрастающей системы, для выдачи свидетельства/удостоверения необходима следующая документация:

.1 СТО Регистра на противообрастающее покрытие, подтверждающее соответствие AFS-Конвенции. При отсутствии СТО Регистра могут быть рассмотрены соответствующие документы иной организации, уполномоченной администрацией флага;

.2 технические данные на покрытие (ТУ, спецификации, технические характеристики/Data Sheet);

.3 данные о безопасности материала (паспорт безопасности материала/Material Safety Data Sheet (такие данные также могут содержаться в ТУ, спецификации);

.4 документы изготовителя, подтверждающие соответствие поставляемой партии покрытия прототипу (накладные на краску, сертификат качества изготовителя на покрытие, Акт испытания/Test report, регистрационная карта партии/batch record card и т.п.).

2.4.3.2 В случае неприменения противообрастающей системы или применения изолирующего покрытия, для выдачи свидетельства/удостоверения необходима следующая документация по верхнему слою покрытия, подтверждающая, что он не является противообрастающим покрытием:

технические данные на покрытие (ТУ, спецификации, технические характеристики/Data Sheet);

данные о безопасности материала (паспорт безопасности материала/Material Safety Data Sheet (такие данные также могут содержаться в ТУ, спецификации)).

2.4.3.3 При освидетельствовании инспектору Регистра необходимо осуществить:

проверку соответствия данных на покрытие, указанных в СТО (для противообрастающего покрытия) или документации по верхнему слою покрытия (не противообрастающее покрытие), маркировке емкостей с краской;

визуальный контроль за подготовительно-окрасочными работами. Проверяется нанесение нового покрытия, полнота удаления запрещаемого AFS-Конвенцией противообрастающего покрытия или полнота перекрытия изолирующим покрытием.

2.4.3.4 По результатам освидетельствования оформляется Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10 или 6.1.02) или Отчет по освидетельствованию судна (форма 6.1.03), где должны быть отражены результаты проверки. К Акту необходимо приложить сопроводительную документацию, указанную в 2.4.3.1 или 2.4.3.2. Рекомендуется также приложить отчетные документы верфи или изготовителя покрытия по подготовительно-окрасочным работам (см. 2.4.4.2).

2.4.3.5 На основании Акта освидетельствования, с положительными результатами, и сопроводительной документации выдается Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30/2.4.30ес)/Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31/2.4.31ес/2.4.31.1) (см. также 2.4.2.5).

2.4.4 Освидетельствование вне дока.

2.4.4.1 Проверка соответствия судна AFS-Конвенции, в основном, сводится к проверке предоставляемой документации. По мере возможности, инспектору Регистра необходимо проверять наличие/отсутствие противообрастающей системы (сравнение цвета указанного в документации с фактическим).

2.4.4.2 Ввиду того, что нанесение верхнего слоя покрытия на подводную часть наружного корпуса осуществлялось без технического наблюдения инспектора РС, для выдачи свидетельства, в дополнение к документации, указанной в 2.4.3.1 и 2.4.3.2, инспектору должны быть представлены судовладельцем отчетные документы верфи или изготовителя покрытия по подготовительноокрасочным работам, подтверждающие удаление предыдущего покрытия, нанесение изолирующего покрытия, нанесение противообрастающего или противокоррозионного покрытия. В качестве такого документа может быть принят «Окончательный инспекционный отчет/final inspection report» (см. рекомендуемую форму в приложении 2 к разд. 2 «Освидетельствование корпуса стальных судов» Руководства по техническому наблюдению за постройкой судов).

2.4.4.3 При положительном результате освидетельствования выдается Международное свидетельство по противообрастающей системе (формы 2.4.30/2.4.30ес)/Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (формы 2.4.31/2.4.31ес/2.4.31.1) и оформляется Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10 или 6.1.02) или Отчет по освидетельствованию судна (форма 6.1.03), где должны быть отражены результаты освидетельствования. К Акту необходимо приложить сопроводительную документацию, указанную в 2.4.3 и 2.4.4.2. При отрицательном результате освидетельствования оформляется только Акт освидетельствования судна.

2.4.5 Сопроводительная документация должна быть на борту судна для возможной проверки органами портового контроля.

2.4.6 Отбор проб.

2.4.6.1 В случае если нет информации о применяемом покрытии или ее не достаточно для выдачи Международного свидетельства по противообрастающей системе/Удостоверения соответствия противообрастающей системы в соответствии с 2.4.3 и 2.4.4, необходимо провести отбор проб свежей краски из емкостей, содержащих продукт, или пленки сухой краски с корпуса судна, а также провести анализ данных проб в соответствии с резолюцией ИМО MEPC.104(49) и с учетом следующего:

.1 отбор проб и проведение анализа противообрастающей системы выполняется признанной лабораторией. При отсутствии таковой отбор проб и анализ должны проводится согласно требованиям резолюции ИМО MEPC.104(49) в присутствии инспектора Регистра;

.2 расположение точек отбора проб на корпусе судна определяется лабораторией, проводящей отбор и анализ проб, исходя из размеров судна и доступа

к корпусу по длине судна. В случае привлечения непризнанной Регистром лаборатории расположение точек определяется инспектором Регистра;

.3 в качестве вертикальных участков корпуса судна, указанных в 4.8.2 резолюции ИМО MEPC.104 (49), должны быть рассмотрены следующие типичные районы подводной части корпуса: нос, корма, мидель-шпангоут;

.4 при отборе проб с судна на плаву должен быть обеспечен доступ к части корпуса ниже ватерлинии (судно в балласте, с креном, дифферентом). Покрытия в местах отбора проб должны быть в сухом состоянии. Точки отбора проб для судна на плаву должны быть, как минимум, на 15 см ниже ватерлинии;

.5 по результатам отбора проб и проведения анализа Регистру должны быть представлены отчетные документы, соответствующие резолюции ИМО MEPC.104(49).

2.4.6.2 Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30/2.4.30ес)/Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31/2.4.31ес/2.4.31.1) выдаются на судно на основании отчетных документов (см. добавления к резолюции ИМО MEPC.104(49)) с удовлетворительными результатами и Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10 или 6.1.02) или Отчет по освидетельствованию судна (форма 6.1.03). Отчетная документация должна быть приложена к Акту.

2.5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О КОНТРОЛЕ СУДОВЫХ БАЛЛАСТНЫХ ВОД И ОСАДКОВ И УПРАВЛЕНИЮ ИМИ 2004 ГОДА

2.5.1 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО А.1140(31).

В соответствии с резолюцией ИМО.127(53) План управления балластными водами (План УБВ) должен быть реалистичным, практичным и простым в использовании. При этом, его реалистичность должна быть проверена при одобрении Плана настолько, насколько это практически осуществимо. В соответствии с правилом Е-1/1.1 Конвенции УБВ при освидетельствовании судна (не только при первоначальном) инспектору РС помимо обязательных требований по освидетельствованиям необходимо оценить реалистичность Плана УБВ, в том числе физическую возможность отбора проб в указанных в Плане УБВ местах и практическую способность экипажа судна отбирать пробы.

При положительных результатах первоначального/возобновляющего/ежегодного/промежуточного освидетельствования по его окончании должно выдаваться/возобновляться/подтверждаться Международное свидетельство об управлении балластными водами (форма 2.5.4)/Удостоверение о соответствии Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (форма 2.5.4.1). При этом также следует руководствоваться указаниями МА государства флага, если имеются.

2.5.2 Объем освидетельствования судна после установки системы управления балластными водами (СУБВ).

2.5.2.1 Объем освидетельствования судна после установки СУБВ, выполненной до 28 октября 2020 г., устанавливается в соответствии с применимыми положениями:

раздела 8 резолюции ИМО МЕРС.174(58); либо

раздела 8 резолюции ИМО МЕРС.279(70); либо

раздела 8 Кодекса по одобрению систем управления балластными водами (Кодекс СУБВ), содержащегося в резолюции ИМО МЕРС.300(72) в зависимости от того, что применимо к конкретной СУБВ.

2.5.2.2 Объем освидетельствования судна после установки СУБВ, выполненной после 28 октября 2020 г., устанавливается в соответствии с применимыми положениями раздела 8 Кодекса СУБВ, содержащегося в резолюции ИМО МЕРС.300(72).

2.5.2.3 При освидетельствовании СУБВ, вне зависимости от применяемой резолюции по одобрению типа, должны выполняться положения циркуляра ИМО BWM.2/Circ.70/Rev.1.

2.5.2.4 Приемо-сдаточные испытания СУБВ должны проводиться предприятием, признанным РС для выполнения проверок таких систем в соответствии с разд. 9 части I «Общие положения по техническому наблюдению» ПТНПС с учетом положений разд. 7 части I «Общие положения» настоящих Правил.

2.5.2.5 После завершения освидетельствования судна после установки СУБВ подразделению, выполнявшему техническое наблюдение, необходимо в течение одного рабочего дня уведомить ГУР с приложением отчетных документов с целью дальнейшего информирования МА.

2.5.2.6 Результаты освидетельствования должны быть отражены в соответствующих пунктах чек-листа (форма 6.1.01), и, при необходимости, в Акте освидетельствования (форма 6.3.10).

2.5.2.7 Ранее выданные Международное Свидетельство об управлении балластными водами или Удостоверение о соответствии международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими должны быть переоформлены с внесением соответствующих изменений в отношении метода

управления балластными водами.

При этом также следует руководствоваться дополнительными указаниями МА государства флага и/или изготовителя системы управления балластными водами, если имеются.

2.6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С КОДЕКСОМ ПО ПЕРЕВОЗКЕ И ПОГРУЗКЕ ОПАСНЫХ И ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ НА МОРСКИХ СУДАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ (КОДЕКС OSV, РЕЗОЛЮЦИЯ ИМО А.1122(30))

Требования резолюции ИМО А.1122(30) распространяются на суда обеспечения, а также другие суда для обслуживания морских нефтегазовых месторождений (исключая плавучие буровые установки, плавкраны, трубоукладочные баржи и плавучие гостиницы) следующим образом:

Требования Кодекса OSV должны применяться к новым судам обеспечения, т.е. киль которых заложен или находящиеся в подобной стадии постройки на 01 июля 2018 г. и после этой даты.

Существующие суда обеспечения с датой закладки киля или находившиеся в подобной стадии постройки с 19 апреля 1990 г. до 01 июля 2018 г. могут перевозить грузы, которые разрешено перевозить на судах типа 2 согласно Кодексу МКХ, при условии соответствия судов требованиям Кодекса OSV, за исключением требований по остойчивости главы 2 упомянутого Кодекса OSV, и по согласованию с МА государства флага судна.

Суда, на которые распространяются положения Кодекса OSV подлежат первоначальному, ежегодному, промежуточному, дополнительному, возобновляющему освидетельствованиям, выполняемым в соответствии с требованиями Кодекса МКХ- 83/90/00, Кодекса МКГ-83/90/00 и Приложения II Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками.

При положительных результатах первоначального/возобновляющего освидетельствования, при которых подтверждено соответствие применимым положениям Кодекса OSV, инспектором РС выдается Свидетельство о пригодности на срок, не превышающий 5 лет. В раздел «Прочие характеристики» Классификационного свидетельства должна быть внесена запись: «Судно пригодно для перевозки наливом опасных и вредных жидких веществ в соответствии со Свидетельством о пригодности».

Свидетельство, выданное в соответствии с требованиями Кодекса OSV, имеет ту же силу и признается как свидетельство, выдаваемое в соответствии с правилом 7 Приложения II Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками и правил 10 и 13 главы VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками.

При положительных результатах ежегодного/промежуточного освидетельствований инспектором РС вносится подтверждающая запись в соответствующие разделы Свидетельства о пригодности.

Резолюция ИМО А.1122(30) заменила ранее действовавшую резолюцию ИМО А.673(16), содержащую «Руководство для перевозки ограниченных количеств опасных и вредных жидких веществ, перевозимых наливом на борту судов снабжения» (далее – Руководство), которая распространялась на суда обеспечения с датой закладки киля или находившиеся в подобной стадии постройки с 19 апреля 1990 г. и после этой даты, а также суда обеспечения, построенные до 19 апреля 1990 года (как указано в гл. 7 Руководства).

Возможность применения Руководства с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.236(82) и MEPC.158(55)) к существующим судам обеспечения должна быть согласована с МА государства флага судна. В случае согласия МА государства флага освидетельствование и сертификация судна обеспечения выполняется в соответствии с правилом 1.5 главы 1 Руководства.

2.7 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ НА СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА

2.7.1 В соответствии с Руководством по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса), до проведения первоначального освидетельствования судна в Регистр должна быть представлена, как минимум, следующая документация, позволяющая убедиться в том, что требования части I-A Полярного кодекса применительно к данному судну выполнены:

.1 чертеж общего расположения судна и план танков;

.2 для судов, эксплуатирующихся в регионах и в периоды, когда возможно обледенение, в случае отсутствия в Информации об остойчивости типовых случаев загрузки при обледенении – расчет остойчивости при обледенении в соответствии с 4.3.1 главы 4 Полярного кодекса;

.3 для судов ледового плавания категорий А и В, построенных после 1 января 2017 г., в случае отсутствия в Информации об аварийной остойчивости сведений о соответствии требованиям 4.3.2 главы 4 Полярного кодекса – расчет остойчивости в поврежденном состоянии;

.4 эксплуатационная документация:

.4.1 Наставление по эксплуатации в Полярных водах (НЭПВ);

.4.2 Информация об остойчивости.

По результатам рассмотрения представленного комплекта документов Регистром направляется письмо-заключение с подтверждением возможности проведения освидетельствования судна для выдачи Свидетельства судна полярного плавания.

2.7.2 В соответствии с частью II-A Полярного кодекса эксплуатация в полярных водах должна учитываться, по мере необходимости и смотря что применимо: в журналах нефтяных операций, руководствах и судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с требованиями Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78; в журналах нефтяных операций, руководствах и судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением вредными веществами или судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с требованиями Приложения II Конвенции МАРПОЛ 73/78; в журналах операций с мусором, плане обращения с мусором, плакатах в соответствии с требованиями Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Применительно к положениям I, II и V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 следует также руководствоваться положениями циркуляра ИМО MEPC.1/Circ.856, если на то имеются специальные указания МА государства флага.

2.7.3 Объем освидетельствования судна устанавливается в соответствии с резолюцией ИМО A.1140(31) с учетом циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1562 (см. Приложение 33 к Руководству). Дополнительные указания по освидетельствованию учтены в Руководстве по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

2.7.4 При положительных результатах освидетельствования на судно выдается/подтверждается/возобновляется Свидетельство судна полярного плавания (форма 2.1.29). Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования и снабжения для Свидетельство судна полярного плавания (форма 2.1.30).

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 0,05*L* и не более 0,08*L*;

на судах длиной менее 45 м: не менее 0,05*L* и не более 0,05*L* 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 посредине длины, выступающей за носовой перпендикуляр части или от точки, отстоящей на 0,015*L* 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, 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(2c) 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(1a) 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(1a), 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(1c) 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(1c) 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(1c) 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(1c) 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(1e) 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) и 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(1e), 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 2.8.6.12, а также Свидетельство (форма 2.5.1), выданное согласно 2.8.6.2.5, 2.8.7.5 или 2.8.6.12, 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).

3 КОНВЕНЦИИ, КОДЕКСЫ И ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ИНЫХ, ЧЕМ ИМО

3.1 КОНВЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ)

3.1.1 Освидетельствования на соответствие требованиям Конвенции МОТ-152 для оформления Регистровой книги судовых грузоподъемных устройств и других документов проводятся в соответствии с указаниями 4.1.6 настоящей части, разработанными на основе Правил по грузоподъемным устройствам морских судов Регистра.

При этом должны выполняться дополнительные требования/указания МА государства флага, если предусмотрены.

3.1.2 Освидетельствования жилых помещений экипажа на соответствие требованиям Конвенций МОТ «О помещениях для экипажа на борту судов» (Конвенции МОТ-92 и МОТ-133), Рекомендации № 140 «О кондиционировании воздуха в помещениях для экипажа и некоторых других помещениях на борту судов» и Рекомендации № 141 «О борьбе с вредными шумами в помещениях для экипажа и на рабочих местах на борту судов», а также стандарта А3.1 Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве, проводятся на основе Руководства по освидетельствованию жилых помещений экипажа.

3.1.3 Освидетельствования на соответствие требованиям Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве проводятся на основе Руководства по освидетельствованию условий труда и отдыха моряков на соответствие требованиям Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве.

3.2 МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ СУДОВ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ ГАЗЫ ИЛИ ИНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА С НИЗКОЙ ТЕМПЕРАТУРОЙ ВСПЫШКИ (КОДЕКС МГТ)

3.2.1 Освидетельствования на соответствие требованиям Кодекса МГТ проводятся в соответствии с положениями разд. 20 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил. Указанный раздел не применяется к судам, которые относятся к области исключений согласно пр. 56.4 и 56.5 части G главы II-1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, внесенными резолюцией ИМО MSC.392(95).

3.2.2 При выполнении освидетельствований судов, указанных в 3.2.1, инспектору следует также руководствоваться приведенными ниже положениями из УИ МАКО GF 1:

.1 должна быть обеспечена возможность определения положения сенсоров в танках жидкого газообразного топлива перед вводом судна в эксплуатацию. При первой полной загрузке, выполненной после поставки судна и после каждого докования, проверка сигнализации предельного уровня должна выполняться путем повышения уровня жидкости в танке газового топлива до срабатывания сигнализации (см. 15.4.2.3 Кодекса МГТ).

Примечание. Термин «каждое докование» следует понимать как:

освидетельствование подводной части грузового судна, требуемое для возобновления Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна; освидетельствование подводной части пассажирского судна, выполняемое каждые 60 мес., в соответствии с требованиями 2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил (см. также 5.10.1 и 5.10.2 резолюции ИМО A.1140 (31)).

3.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕГЛАМЕНТОМ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА 1257/2013 ОТ 20 НОЯБРЯ 2013 Г. В ОТНОШЕНИИ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ

3.3.1 Цель внедрения Регламента – произвести безопасную утилизацию судна после окончания сроков его эксплуатации. Опасные материалы, перечисленные в Приложении I к Регламенту, запрещаются для использования на новых судах, эксплуатирующихся под флагом ЕС. На существующих судах, эксплуатирующихся под флагом ЕС, и судах, эксплуатирующихся под флагом третьих стран и заходящих в порты или встающих на якорную стоянку какого-либо государства-члена ЕС, данное требование должно выполняться с 31.12.2020 в максимально возможной степени.

3.3.2 Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 1257/2013 от 20 ноября 2013 г. об утилизации судов (далее – Регламент) применяется к судам, эксплуатирующимся под флагом государств-членов ЕС, а также к судам, эксплуатирующимся под флагом третьих стран и заходящим в порты или встающим на якорную стоянку какого-либо государства-члена ЕС за исключением:

любых военных кораблей, вспомогательных военных судов, а также других судов, принадлежащих государству или эксплуатируемых государством и используемых в настоящее время только для правительственных некоммерческих целей;

судов с валовой вместимостью менее 500;

судов, эксплуатирующихся на протяжении всего жизненного цикла только в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией того государства-члена ЕС, под флагом которого они эксплуатируются (не совершающих международных рейсов).

При этом к судам относятся суда любого типа, которые эксплуатируются или эксплуатировались в морской среде, включая подводные аппараты, плавучие сооружения, плавучие и самоподъемные платформы, плавучие комплексы хранения (FSU) и плавучие комплексы добычи, хранения и отгрузки (FPSO), а также суда с демонтированным оборудованием или взятые на буксир.

3.3.3 Требования Регламента применяются к судам валовой вместимостью 500 и более, строящимся на флаг ЕС («новым судам»):

контракт на постройку которых заключен 31 декабря 2018 г. и после этой даты, или

при отсутствии контракта на постройку – кили которых заложены или находящимся в подобной стадии постройки, через 6 и более месяцев с 31 декабря 2018 г., или

поставка которых осуществится по прошествии 30 и более месяцев с 31 декабря 2018 г.

Требования Регламента применяются к существующим (т.е. судам, не являющимся «новыми»), эксплуатирующимся под флагом ЕС и всем судам под флагами иных стран, заходящим в порты стран-членов ЕС, валовой вместимостью 500 и более, начиная с 31 декабря 2020 г.

3.3.4 Для новых и существующих судов, построенных или эксплуатирующихся под флагом ЕС, и на судах, эксплуатирующихся под флагом третьих стран и заходящих в порты или встающих на якорную стоянку какого-либо государства-члена ЕС судовладельцем должен быть разработан «Перечень опасных материалов» (ПОМ) в соответствии со статьей 5 Регламента и резолюцией ИМО MEPC.269(68). ПОМ должен быть представлен на утверждение (верификацию) в уполномоченную МА государства флага признанную организацию (Регистр). Судовладелец может привлекать для составления ПОМ предприятия, осуществляющие визуальные проверки и/или проверки методом отбора проб материалов и признанные Регистром (в РС предприятия с кодом 22026000 в соответствии с разд. 9 части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов) или МА государства флага, или организацией, признанной МА государства флага.

3.3.5 Освидетельствования судов в эксплуатации, а также рассмотрение ПОМ, могут выполняться как по заявке судовладельца, так и по запросу соответствующих органов государства-члена ЕС.

Суда в эксплуатации подлежат следующим освидетельствованиям: первоначальному, возобновляющему, дополнительному и заключительному освидетельствованиям.

3.3.5.1 Первоначальное освидетельствование существующих судов, подпадающих под действие Регламента, должно быть проведено в срок до 31 декабря 2020 г.

В том случае, если судно до указанной даты не подпадало под требования Регламента, но будет подпадать под действие Регламента после указанной даты (например, сменит флаг на флаг государства-члена ЕС, или появится необходимость заходить в порты государств-членов ЕС), такие суда также должны пройти первоначальное освидетельствование при смене флага или до первого захода в порт государства- члена ЕС, соответственно.

Первоначальное освидетельствование проводится при наличии ПОМ, подтвержденного Регистром. Освидетельствование должно подтвердить то, что часть I ПОМ соответствует требованиям Регламента и что состояние судна или его оборудования соответствует данным, указанным в части I ПОМ. В процессе освидетельствования инспектор должен удостовериться, что в части I ПОМ указаны опасные материалы, содержащиеся в конструкциях и оборудовании судна, их местонахождение и приблизительные количества. При этом проверяются приложенные к ПОМ декларации о материалах и декларации поставщика о соответствии (если имеются).

В случае, если при освидетельствовании судна будет выявлено существенное несоответствие количества и местонахождения опасных материалов на судне представленному ПОМ, откорректированный ПОМ должен быть направлен в Регистр на переодобрение.

Для подтверждения соответствия ПОМ и судна применимым требованиям не позднее 31 декабря 2020 г. суда, подпадающих по действие Регламента, должны быть предъявлены (при наличии у РС поручения МА государства флага) к первоначальному освидетельствованию для проверки ПОМ и подтверждения соответствия требованиям Регламента (ЕС) 1257/2013.

3.3.5.2 Возобновляющие освидетельствования должны проводиться через промежутки времени, которые не должны превышать пять лет. Возобновляющие освидетельствования должны подтвердить то, что часть I ПОМ соответствует требованиям Регламента.

.1 если возобновляющее освидетельствование было успешно завершено, в соответствующих случаях необходимо выдать Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов или Декларацию о соответствии:

в течение трех месяцев до истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации, то новое Свидетельство/Декларация должно быть действительно, начиная с даты завершения возобновляющего освидетельствования и в течение срока, не превышающего пять лет с даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации;

после даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации, то новое Свидетельство/Декларация должно быть действительно, начиная с даты завершения возобновляющего освидетельствования и в течение срока, не превышающего пять лет с даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации;

ранее чем за три месяца до истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации, то новое Свидетельство/Декларация должно быть

действительно, начиная с даты завершения возобновляющего освидетельствования и в течение срока, не превышающего пять лет с даты завершения возобновляющего освидетельствования;

.2 в тех случаях, когда возобновляющее освидетельствование было успешно завершено, а новое Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов/Декларации о соответствии не может быть выдано или передано на борт до истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации, инспектору необходимо подтвердить имеющееся Свидетельство/Декларацию на дополнительный срок, не превышающий пять месяцев с даты истечения срока действия;

.3 в том случае, когда Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов/ Декларация о соответствии было выдано на срок менее пяти лет, Регистр может продлить срок действия имеющегося Свидетельства/Декларации на дополнительный срок, так, чтобы общий срок действия Свидетельства/Декларации не превышал пяти лет;

.4 в особых случаях, определяемых МА государства флага, дата выдачи нового Свидетельства о наличии Перечня опасных материалов/Декларации о соответствии может не совпадать с датой истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации в соответствии с требованиями пунктов 3(*a*) и 3(*b*) и требованиями пунктов 7 и 8 статьи 9 Регламента. В указанных случаях новое Свидетельство/Декларация должно быть действительно в течение срока, не превышающего пять лет с даты завершения возобновляющего освидетельствования;

.5 в тех случаях, когда судно не находится в порту или на якорной стоянке, в которых оно подлежит освидетельствованию при истечении срока действия Свидетельства о наличии Перечня опасных материалов/Декларации о соответствии, по решению МА государства флага срок действия Свидетельства/Декларации может быть продлен на период, не превышающий три месяца, для того чтобы предоставить судну возможность завершить свой рейс по пути следования в порт, в котором будет проведено освидетельствование судна. Любое такое продление дается при том условии, что освидетельствование должно быть завершено в данном порту до выхода судна из этого порта. По прибытию в порт освидетельствования судно, которому предоставлено продление, не имеет права в силу такого продления покинуть порт без получения нового Свидетельства/Декларации. После завершения возобновляющего освидетельствования новое Свидетельство/Декларация является действительным в течение срока, не превышающего пять лет с первоначальной даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации, предшествующей дате его продления.

.6 Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов/Декларация о соответствии судна, совершающего короткие рейсы, которое не было продлено на условиях, указанных в пункте 7 статьи 9 Регламента, может быть продлено по решению МА государства флага на льготный период, не превышающий один месяц с даты истечения срока действия Свидетельства/Декларации.

После завершения возобновляющего освидетельствования новое Свидетельство/ Декларация является действительным в течение срока, не превышающего пять лет с первоначальной даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства/Декларации, предшествующей дате его продления.

3.3.5.3 Дополнительное освидетельствование (Ad) (общее или частичное в зависимости от обстоятельств) должно проводиться по заявке судовладельца после изменения, замены или значительного ремонта конструкции, оборудования, систем, арматуры, механизмов и материала, которые влияют на содержание ПОМ. Это освидетельствование должно проводиться таким образом, чтобы подтвердить, что любое изменение, замена или значительный ремонт были осуществлены способом, который обеспечивает дальнейшее соответствие судна требованиям Регламента, а

также подтвердить, что в часть I Перечня опасных материалов при необходимости были внесены соответствующие изменения. Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов/ Декларация о соответствии должно быть подтверждено по требованию судовладельца МА государства флага или уполномоченной ею признанной организацией после успешного завершения дополнительного освидетельствования, проведенного в соответствии со Статьей 8(6) Регламента.

3.3.5.4 Заключительное освидетельствование (F) должно проводиться перед выводом судна из эксплуатации для утилизации и до начала проведения работ по утилизации судна. Это освидетельствование должно подтвердить, что:

Перечень опасных материалов соответствует требованиям Статьи 5 Регламента;

план утилизации судна надлежащим образом отражает информацию, содержащуюся в Перечне опасных материалов, и соответствует требованиям Статьи 7 Регламента;

предприятие по утилизации судов, на котором судно подлежит утилизации, включено в Европейский список.

3.3.5.5 Первоначальное и заключительное освидетельствования существующих судов, подлежащих утилизации, могут проводиться одновременно. В тех случаях, когда первоначальное и заключительное освидетельствование проводятся в одно и то же время, как это предусмотрено в Статье 8(8) Регламента, должно выдаваться только Свидетельство о готовности к утилизации (в РС – форма 2.4.34ЕС), указанное в Статье 9(9) Регламента.

3.3.5.6 Рассмотрение части I ПОМ производится по отдельной заявке судовладельца. Регистр утверждает (верифицирует) часть I ПОМ вместе с отчетом по подготовке ПОМ (Отчет по ПОМ). Соответствие части I ПОМ требованиям Регламента должно быть подтверждено письмом об одобрении и штампом «Одобрено по поручению МА…».

В случае отсутствия поручения МА или наличия соответствующего указания МА, соответствие части I ПОМ требованиям Регламента должно быть подтверждено штампом и подписью инспектора.

В процессе рассмотрения должно быть подтверждено, что в части I ПОМ указаны опасные материалы, содержащиеся в конструкциях и оборудовании судна, их местонахождение и приблизительные количества. При этом, Отчет по ПОМ должен содержать информацию, подтверждающую выполнение процедуры подготовки части I ПОМ, в соответствии с положениями раздела 4 резолюции ИМО MEPC.269(68).

Рассмотрение части I ПОМ должно выполняться инспектором с подходящей квалификацией, профессиональной подготовкой и достаточными знаниями, опытом и соответствующими практическими навыками. Посещение судна инспектором РС для подтверждения (верификации) ПОМ не предусматривается.

3.3.6 В процессе освидетельствования (см. 3.3.5) инспектор РС должен удостовериться в том, что в части I Перечня опасных материалов указаны опасные материалы, содержащиеся в конструкциях и оборудовании судна, проверить их местонахождение и приблизительные количества. При этом проверяются приложенные к Перечню Декларации о материалах и Декларации поставщика о соответствии. Путем осмотра судна инспектор должен удостовериться в том, что перечисленные в Перечне опасные материалы и, особенно, их местонахождение, соответствуют фактически примененным в судовых конструкциях и оборудовании. Результаты освидетельствовании фиксируются инспектором в чек-листе (форма 6.1.01) и Отчете об освидетельствовании (форма 6.1.03).

3.3.6.1 При положительных результатах первоначального или возобновляющего освидетельствования выдается:

на суда под флагом ЕС при наличии у РС поручения от этого флага – Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов (форма 2.4.33ЕС).

К свидетельству должна быть постоянно приложена часть I Перечня опасных материалов (п. 1 Статьи 9 Регламента). Если РС не имеет поручения от МА государства флага судна, судовладелец должен быть информирован об этом; при этом у МА государства флага должно быть запрошено поручение и инструкции (через ГУР).

на суда с флагами иными, чем флаг стран ЕС, заходящие в порты или на якорные стоянки стран ЕС – Декларация о соответствии (форма 2.4.33EC-ST). К Декларации должна быть постоянно приложена часть I Перечня опасных материалов (п. 6, 7 Статьи 12 Регламента).

3.3.6.2 При положительных результатах заключительного освидетельствования в соответствии со Статьей 8(7) Регламента МА государства флага или уполномоченная ею признанная организация (Регистр) должны выдать Свидетельство о готовности к утилизации (в РС – форма 2.4.34EC). Указанное Свидетельство должно дополняться Перечнем опасных материалов и Планом утилизации судна, составленным предприятием по утилизации.

3.3.7 Срок действия и действительность свидетельств.

.1 при условии соблюдения положений Статьи 9 Регламента Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов выдается на срок, который не должен превышать пять лет.

.2 Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов, выданное или подтвержденное в соответствии со Статьей 9 Регламента, перестает быть действительным в любом из следующих случаев: если состояние судна в значительной степени не соответствует данным, указанным в Свидетельстве, в том числе, если надлежащим образом не поддерживалась и не обновлялась часть I Перечня опасных материалов, которая должна отражать изменения в конструкции и оборудовании судна;

если не завершено возобновляющее освидетельствование в течение сроков, указанных в Статье 8(5) Регламента.

.3 Свидетельство о готовности к утилизации должно выдаваться на срок, не превышающий три месяца.

.4 Свидетельство о готовности к утилизации, выданное согласно Статье 9(9) Регламента, перестает быть действительным, если состояние судна существенно не соответствует данным, указанным в Свидетельстве о наличии Перечня опасных материалов.

.5 путем частичного отступления от положений пункта 3 срок действия Свидетельства о готовности к утилизации может быть продлен МА государства флага или уполномоченной ею признанной организацией на период одного рейса от точки к точке по пути следования на предприятие по утилизации судов.

3.3.8 Требования к судам, эксплуатирующимся под флагом третьей страны (не члена ЕС):

.1 судно, эксплуатирующееся под флагом третьей страны, после наступления даты применения к судну положений Регламента, при заходе в порт или на якорную стоянку государства-члена ЕС должно иметь на борту «Перечень опасных материалов», соответствующий требованиям Статьи 5 Регламента.

.2 на судно, эксплуатирующееся под флагом третьей страны, после проверки Перечня опасных материалов должна выдаваться Декларация о соответствии. Судно может быть предупреждено, задержано, отстранено от работы или не допущено в порты или на морские терминалы, находящиеся под юрисдикцией того или иного государства-члена ЕС, в том случае, если оно не предоставило соответствующим органам данного государства члена ЕС копию Декларации, а также, при необходимости и по требованию указанных органов, копию Перечня опасных материалов.

.3 при смене флага судна, эксплуатирующегося под флагом третьей страны, на флаг государства-члена ЕС после наступления даты применения к судну положений Регламента необходимо проверить наличие на борту Перечня опасных материалов и

его соответствие положениям Статьи 5 Регламента. Допускается, чтобы Перечень опасных материалов был составлен либо в течение шести месяцев с даты регистрации под флагом данного государства-члена ЕС, либо во время проведения любого последующего освидетельствования в соответствии со Статьей 8(3) Регламента в зависимости от того, какое из вышеуказанных событий наступит раньше.

3.3.9 Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов, Декларация о соответствии и ПОМ должны быть составлены на официальном языке выдающей администрации или выдающих компетентных органов третьей страны, под флагом которой плавает судно, а в тех случаях, когда используемый язык не является английским, французским или испанским, текст документов должен включать перевод на один из вышеуказанных языков.

Свидетельство/Декларация может быть гармонизировано с датой очередного освидетельствования по классу при наличии указаний МА флага или по просьбе судовладельца.

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 Торремолиноского протокола в настоящей главе и в разделе 4 приложения 55 соответствуют ссылкам на правила Торремолиноского 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 ± три месяца для судов, построенных из иных материалов, чем древесина (пр. I/6(1c) 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.

4 НЕКОТОРЫЕ УКАЗАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ И ОФОРМЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ

4.1 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ

4.1.1 Освидетельствование спасательных средств.

4.1.1.1 Общие положения.

4.1.1.1.1 Общие положения по техническому наблюдению и основные указания по освидетельствованию спасательных средств и устройств изложены в разд. 1.

Настоящая глава содержит основные положения по освидетельствованию спасательных средств и устройств с назначением и конструкцией, которые соответствуют области распространения Правил по оборудованию морских судов Регистра.

Освидетельствование спасательных средств и устройств, подлежащих техническому наблюдению Регистра, с конструкцией, не регламентированной вышеназванными Правилами, проводится с изменениями, устанавливаемыми Регистром в каждом случае.

4.1.1.1.2 Указания настоящей главы применимы и к судам, на которые распространяются положения Конвенции СОЛАС-74 с поправками, как дополнительные к основным требованиям, приведенным в разделах 1 и 2 (для судов, которые не введены в гармонизированную систему освидетельствований и оформления свидетельств, положения раздела 2 распространяются в применимой степени).

4.1.1.1.3 Освидетельствование спасательных средств и устройств проводится при первоначальном, очередном, промежуточном и ежегодном освидетельствованиях судна, а также при внеочередных освидетельствованиях судна в случаях, предусмотренных Правилами.

4.1.1.1.4 На вновь устанавливаемые на судно спасательные средства и устройства, принимаемое снабжение, а также при их замене должны быть предъявлены документы на изделия, предусмотренные Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

4.1.1.1.5 После ремонта или после установки на судне новых спасательных средств и устройств должны быть проведены испытания, предписанные при их изготовлении или установке на судно по программе, одобренной Регистром. Испытания должны проводиться в соответствии с Руководством по техническому наблюдению за постройкой судов с оформлением соответствующих документов.

4.1.1.1.6 При всех видах освидетельствования спасательные средства и устройства должны быть подготовлены к освидетельствованию с обеспечением в необходимых случаях доступа, вскрытия или демонтажа.

Для освидетельствования и проверки в действии объекты должны предъявляться в исправном состоянии.

По требованию инспектора при освидетельствовании должны быть предъявлены необходимые документы (чертежи, описания, схемы, формуляры, паспорта, свидетельства/сертификаты и т. п.).

4.1.1.1.7 Объем осмотров и замеров и связанных с ними вскрытий, разборок и демонтажа может быть изменен инспектором в каждом случае с учетом конструкции, срока службы, результатов предыдущего освидетельствования, произведенных ремонтов и замен, а также результатов освидетельствования в доступных местах и проверки в действии.

4.1.1.1.8 При первоначальном освидетельствовании судна должно быть проверено соответствие требованиям Правил по оборудованию морских судов обязательного состава спасательных средств, их комплектности, конструкции, расположения и

установки спасательных средств для предусмотренного назначения судна, его типа, размеров и предусмотренного района плавания, а также регламентированных характеристик спасательных средств. При этом освидетельствовании инспектор должен убедиться в том, что спасательные средства имеют одобрение Регистра, в противном случае следует произвести детальную проверку выполнения требований Правил по оборудованию морских судов, включая, в необходимых случаях, проведение соответствующих испытаний.

Техническое состояние спасательных средств должно быть проверено в отношении качества изготовления, а также с целью выявления дефектов (износов, повреждений, неисправностей) с проверкой в действии, готовности к использованию и исправности. При этом освидетельствовании инспектору должна быть предъявлена судовая и техническая документация на спасательные средства.

При первоначальном освидетельствовании судов в эксплуатации и других освидетельствованиях, связанных с изменением флага/порта регистрации судна, при которых производится переоформление документов РС по оборудованию и снабжению судна, также следует проверить наличие на борту Свидетельства о минимальном составе экипажа судна, выданного администрацией нового порта регистрации, и получить (при необходимости) письменное подтверждение от судовладельца о необходимом численном составе экипажа, количество которого должно быть не менее, чем указано в упомянутом Свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, с целью проверки обеспеченности всех членов экипажа судна спасательными средствами в соответствии с требованиями Правил по оборудованию морских судов РС.

4.1.1.1.9 При очередном освидетельствовании судна должно быть проверено сохранение соответствия требованиям Правил по оборудованию морских судов состава спасательных средств, их комплектности, конструкции, расположения и установки, а также регламентированных характеристик.

Должно быть определено техническое состояние объектов с выявлением возможных дефектов.

4.1.1.1.10 При ежегодном и промежуточном освидетельствовании судна должно быть подтверждено соответствие технического состояния спасательных средств применимым требованиям Правил, а также выявлены изменения в составе объектов спасательных средств, их комплектности, конструкции и установке на судне.

Выявленные изменения в составе объектов спасательного оборудования должны быть отражены в соответствующих документах (см. 4.1.1.2.21).

4.1.1.2 Освидетельствование спасательных средств.

4.1.1.2.1 Обобщенный объем освидетельствований спасательных средств при периодических освидетельствованиях судна приведен в табл. 2.1.1-2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

В вышеуказанной таблице перечислены периодические освидетельствования, начинающиеся после постройки судна под техническим наблюдением Регистра или органа, уполномоченного Регистром к замещению.

При освидетельствовании судна, построенного без технического наблюдения Регистра или органа, уполномоченного Регистром к замещению, периодические освидетельствования проводятся в соответствии с этой таблицей, начиная от того освидетельствования, на основе которого установлен объем первоначального освидетельствования.

Объем отдельных осмотров, измерений, проверок и испытаний, предусмотренных таблицей, устанавливается инспектором, исходя из конкретных условий освидетельствования.

4.1.1.2.2 Освидетельствования спасательных средств и устройств пассажирских судов проводятся ежегодно в объеме очередного освидетельствования,

за исключением испытаний спусковых устройств, шлюпок, жестких плотов и приборов, требуемых при очередном освидетельствовании.

4.1.1.2.3 Освидетельствования двигателей и механических приводов шлюпок, автономных систем воздухоснабжения, систем водяного орошения шлюпок нефтеналивных судов и лебедок спусковых устройств и электрического оборудования в составе спасательных средств осуществляется в соответствии с применимыми требованиями части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Освидетельствование радиооборудования и шлюпочных компасов для спасательных средств осуществляется в соответствии с 4.1.3 и 4.1.4.

4.1.1.2.4 Спасательные средства, регламентированные Правилами по оборудованию морских судов, но установленные на судне сверх норм обязательного состава, подлежат техническому наблюдению Регистра и регистрируются в документах Регистра.

Спасательные средства, не регламентированные Правилами по оборудованию морских судов, установленные на судне дополнительно к требуемым Правилами по оборудованию морских судов в целях усиления охраны человеческой жизни на море, подлежат техническому наблюдению Регистра по специальному решению в объеме, установленном в каждом случае.

4.1.1.2.5 Спасательные средства должны быть одобренного Регистром типа, что при изготовлении их под техническим наблюдением Регистра удостоверяется свидетельствами о соответствии Регистра и другими документами в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Для спасательных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра (например, за границей), удостоверением одобрения Регистром типа спасательных средств является Свидетельство о типовом одобрении (СТО) Регистра согласно перечню материалов и изделий, имеющих СТО Регистра.

Признание спасательных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра и не имеющих СТО, осуществляется на основе освидетельствования, рассмотрения технической документации, данных о проведенных испытаниях и сертификатов компетентных органов надзора. При недостаточности данных инспектор может потребовать проведения соответствующих испытаний.

4.1.1.2.6 Спасательные средства освидетельствуются в комплекте с оборудованием и снабжением.

При освидетельствовании спусковых устройств также подлежат проверке:

средства предупреждения пассажиров и экипажа о предстоящем оставлении судна;

освещение мест установки и спуска спасательных средств;

наличие табличек или обозначений с поясняющими символами;

устройства для предупреждения попадания удаляемой с судна воды в шлюпки и плоты;

штормтрапы или равноценные устройства (указания по испытанию штормтрапов, спасательных шкентелей с мусингами, предохранительных поясов и страховочных канатов изложены в приложении 32);

салазки для скольжения, средства для подтягивания и удержания спасательных шлюпок и плотов у борта судна.

4.1.1.2.7 При очередном и ежегодном освидетельствованиях судна спасательные и дежурные (жесткие и надувные) шлюпки, жесткие спасательные плоты и плавучие приборы подлежат детальному осмотру (О), надувные спасательные плоты, гидростатические разобщающие устройства, крепление и состояние слабого звена, крепление пусковых фалиней спасательных плотов в соответствии с инструкцией завода-изготовителя гидростатического разобщающего устройства, морские эвакуационные системы, гидротермокостюмы, защитные костюмы, теплозащитные

средства, спасательные круги и жилеты подлежат наружному осмотру (С), двигатели моторных шлюпок подлежат проверке в действии (Р) путем запуска и проверки переднего и заднего хода. При этих освидетельствованиях осуществляется контроль своевременности проведения периодической проверки надувных спасательных плотов, морских эвакуационных систем, гидростатических разобщающих устройств, надутых дежурных шлюпок, кругов, жилетов, гидротермокостюмов и защитных костюмов на признанных предприятиях (станциях обслуживания надувных спасательных средств (НСС) или специализированных участках), а также проверяется пригодность к использованию в соответствии с установленными сроками службы (годности) теплозащитных средств, ракет, фальшфейеров, дымовых шашек, огней и электрических батарей в снабжении спасательных шлюпок и жестких плотов и в комплекте спасательных кругов, спасательных жилетов, гидротермокостюмов и защитных костюмов. При ежегодном освидетельствовании судна спусковые устройства спасательных шлюпок должны быть проверены в действии (Р). Каждая спасательная шлюпка должна быть приспущена к месту посадки или, в случае, если местом ее установки является место посадки, приспущена на небольшое расстояние и, если это практически осуществимо, одно из спасательных средств должно быть спущено на воду. Линеметательные устройства при этом освидетельствовании подлежат наружному осмотру. При этом должны быть проверены сроки годности пусковых ракет. Спусковые устройства всех спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок должны быть проверены в действии.

При очередном освидетельствовании судна должны быть проверены в действии спусковые устройства всех шлюпок и плотов, подъемно-спусковые приспособления шлюпок и их механические приводы, а также системы водяного орошения и автономные системы воздухоснабжения шлюпок нефтеналивных судов.

При освидетельствовании спасательных и дежурных шлюпок должны быть учтены положения приложения 49 (Рекомендация МАКО №122). При этом жесткие/комбинированные дежурные/скоростные дежурные шлюпки порожнем подлежат взвешиванию по крайней мере при каждом очередном освидетельствовании судна.

При очередном освидетельствовании спасательные круги и жесткие спасательные жилеты подлежат контролю своевременности проведения периодической проверки признанными предприятиями (специализированными участками или станциями обслуживания НСС (Е)), линеметательное устройство подлежит детальному осмотру. При этом должны быть проверены сроки годности пусковых ракет.

При ежегодном освидетельствовании проверяется наличие на судне спасательных кругов и жестких спасательных жилетов и проводится их осмотр на предмет годности по внешнему виду, исходя из характеристик предельных состояний (см. Приложение 4) с учетом результатов предварительной проверки, проводимой администрацией судна.

Изделия, которые, по мнению инспектора, имеют дефекты, не допускающие их использования по назначению, могут быть допущены к дальнейшему использованию после ремонта и проверки на признанных предприятиях (станциях обслуживания НСС или специализированных участках).

Периодическая проверка и испытания спасательных кругов и жестких спасательных жилетов проводятся признанными предприятиями (специализированными участками по освидетельствованию, испытанию и ремонту спасательных средств индивидуального пользования (станции обслуживания НСС, участки СРЗ, базы МТО и т. п.)) в соответствии с Инструкцией по освидетельствованию спасательных кругов и спасательных жилетов на специализированных участках по освидетельствованию, испытанию и ремонту спасательных средств индивидуального пользования (см. приложение 4). Проверка спасательных кругов и жестких спасательных жилетов должна проводиться на специализированных участках не реже, чем 1 раз в 5 лет, а также после ремонтов.

Круги и жилеты подлежат проверке в комплекте с самозажигающимися огнями, их источниками питания, спасательными линями, дымовыми шашками, сигнальными свистками и световозвращающим материалом. Контроль своевременности проведения периодических освидетельствований и испытаний осуществляется инспектором по маркировке на кругах и жилетах и по отчетным документам (актам, сертификатам и т.п.), выданных признанным предприятием по результатам такой проверки.

Надутая дежурная шлюпка подлежит внешнему осмотру. При этом проверяется состояние материала надувных отсеков, днища, жесткого настила, банок, усилительных полос, транца на отсутствие повреждений, разрывов, трещин, разрезов, потертостей, состояние наружных и внутренних спасательных лееров, состояние невозвратных и предохранительных клапанов, состояние маркировки.

При ежегодном и очередном освидетельствованиях морской эвакуационной системы (МЭС) должны быть проверены внешним осмотром отсутствие дефектов и повреждений контейнеров МЭС, маркировка контейнеров, наличие инструкции по спуску и эксплуатации вблизи контейнера или на нем.

4.1.1.2.8 Гидротермокостюмы и защитные костюмы при ежегодном и очередном освидетельствованиях должны быть тщательно осмотрены инспектором. При этом, следует проверить состояние материала и швов, огней, батарей, свистков, световозвращающего материала, средств, обеспечивающих уменьшение воздуха в штанинах, а также работоспособность молний.

Каждый гидротермокостюм и защитный костюм через промежутки времени, не превышающие три года, должен подвергаться испытанию надувом воздухом для проверки прочности и герметичности материала, швов и закрытий, на признанных предприятиях (станциях обслуживания НСС или специализированных участках). Такое испытание должно проводиться ежегодно для гидротермокостюмов и защитных костюмов, возраст которых превышает десять лет. (Испытание надувом может проводиться на судне в присутствии инспектора РС, если имеется соответствующее оборудование).

Для испытаний должна применяться специальная насадка, снабженная средством для накачивания воздуха и встроенным или отдельным манометром. Насадка вставляется в отверстие для лица и закрепляется так, чтобы свести к минимуму утечку воздуха по обтюратору лица. Если костюм снабжен прикрепленными отдельными перчатками и/или сапогами, то лодыжки и/или запястья должны быть загерметизированы следующим образом: вставляется труба небольшой длины и подходящего диаметра и перчатки и/или сапоги закрепляются с помощью хомутов или проволочного замка. Молния должна быть полностью закрыта. Костюм затем должен быть надут воздухом под давлением от 0,7 кПа до 1,4 кПа. Если предусмотрены какие-либо вспомогательные средства плавучести, то они должны быть надуты через ротовой клапан воздухом под давлением 0,7 кПа или до необходимой жесткости.

На каждый шов и закрытие костюма, а также на все швы и элементы крепления ротовой трубки и клапана любого вспомогательного надувного средства плавучести, должен быть затем нанесен водный мыльный раствор, содержащий достаточно мыла, для того, чтобы образовывались пузырьки (если в пределах необходимого давления утечка отмечается через нижние клапаны для стравливания воздуха из костюма, то эти клапаны должны быть закрыты при испытании).

При обнаружении утечки воздуха на швах или закрытиях, места утечки должны быть отмечены и после промывки костюма пресной водой и его сушки, отремонтированы в соответствии с рекомендациями изготовителя костюма.

Любой ремонт костюмов должен проводиться надлежаще обученным персоналом в строгом соответствии с подлинными инструкциями по обслуживанию, рекомендуемыми изготовителем. При ремонте должны использоваться применяемые изготовителем запасные материалы и связующие вещества.

Если гидротермокостюмы и защитные костюмы снабжены надувными спасательными жилетами, эти жилеты должны проходить ежегодную проверку на признанных предприятиях (станциях обслуживания НСС) в строгом соответствии с рекомендациями изготовителя.

4.1.1.2.9 Теплозащитные средства (ТЗС) должны подвергаться проверке в случае нарушения герметичности упаковки. При этом наружным осмотром должно быть проверено состояние материала, швов, работоспособность молний или других средств, обеспечивающих закрытие ТЗС, наличие и состояние инструкций по надеванию.

ТЗС с не истекшим сроком службы (годности) могут не подвергаться такой проверке, если герметичность упаковки не нарушена.

ТЗС с истекшим сроком службы (годности) должны быть заменены, если ТЗС не укомплектованы разработанной предприятием-изготовителем сопроводительной документацией по испытаниям, и не оговорены условия продления срока службы ТЗС.

Проверка ТЗС должна проводиться по методике испытаний, разработанной предприятием (изготовителем) и одобренной Регистром.

Испытания ТЗС могут проводиться помимо предприятия (изготовителя) признанными предприятиями (станциями НСС или специализированными участками). При этом не требуется признание станций НСС и специализированных участков со стороны предприятия (изготовителя) ТЗС.

Контроль проверки ТЗС на признанных предприятиях осуществляется по штампам на ТЗС и по отчетным документам (актам, сертификатам и т.п.), выданных признанным предприятием по результатам такой проверки.

4.1.1.2.10 Каждый надувной спасательный плот, надувной спасательный жилет, надутая дежурная шлюпка, морская эвакуационная система и гидростатическое разобщающее устройство должны проходить обслуживание на признанном предприятии (станции обслуживания НСС), которое компетентно производить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием, использует лишь надлежащим образом обученный персонал и отвечает требованиям Приложения 18.

Обслуживание надувных спасательных плотов и жилетов, гидростатических разобщающих устройств, морских эвакуационных систем, надутых дежурных шлюпок производится станциями НСС не позже, чем через 12 мес., а также в случае попадания в воду, срабатывания систем газонаполнения и обнаружения повреждений. В случае, когда обслуживание этого оборудования практически невозможно, необходимо руководствоваться следующим:

для судов, подпадающих под требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, по согласованию с МА государства флага судна, Регистр может продлить этот промежуток времени до 18 мес. в соответствии с циркуляром ИМО MSC.1/Circ.955;

для судов, к которым не применимы требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, перенос срока обслуживания оборудования может быть предоставлен по решению ГУР, при наличии письменного обращения судовладельца, на срок, не превышающий 18 мес.

Плоты подлежат проверке в комплекте с контейнерами и гидростатическими разобщающими устройствами.

Периодические проверки надувных плотов и жилетов станциями НСС, их дефектация и ремонт производятся в соответствии с Рекомендациями по условиям признания станций обслуживания надувных спасательных плотов (см. Приложение 18) и одобренной Регистром эксплуатационной и ремонтной документацией на эти изделия.

Контроль за своевременностью обязательной периодической проверки надувных спасательных плотов и жилетов, гидростатических разобщающих устройств и морских эвакуационных систем, надутых дежурных шлюпок станциями НСС осуществляется инспектором по отметкам в паспортах на плоты, гидростатические разобщающие устройства, морские эвакуационные системы и баллоны и по отчетным

документам (актам, сертификатам и т.п.), выданных станцией НСС по результатам такой проверки.

Одновременно проверяется наличие клейм на жилетах и пломб на контейнерах (плотов и систем).

Всякий ремонт и техническое обслуживание надутых дежурных шлюпок должны производиться в соответствии с инструкциями завода-изготовителя. В случае крайней необходимости ремонт может быть произведен на борту судна, однако окончательный ремонт должен производиться на признанной станции обслуживания НСС.

Дополнительно или во время проведения обслуживания на станции НСС каждая морская эвакуационная система должна приводиться в рабочее положение с судна через промежутки времени, согласованные с Регистром, но не превышающие 6 лет.

Для одобренных в соответствии со стандартом, предусмотренным циркуляром ИМО MSC.1/1328, надувных спасательных плотов нового типа по согласованию с Регистром допускается удлинение интервалов обслуживания при условии, что:

надувной спасательный плот нового типа проверен и испытан в соответствии с вышеупомянутым стандартом для установления удлиненных интервалов между обслуживаниями, не превышающих 30 мес.;

система спасательных плотов проверяется на судне квалифицированным персоналом через промежутки времени, не превышающие 12 мес., но в случаях, когда это практически невозможно, этот промежуток времени может быть продлен до 18 мес.;

обслуживание спасательных плотов на станции НСС осуществляется (см. Приложение 18) через промежутки времени, не превышающие 5 лет.

4.1.1.2.11 При периодических освидетельствованиях конструкции корпусов спасательных шлюпок, жестких дежурных шлюпок, жестких плотов и плавучих приборов должны быть осмотрены и проверены для определения их технического состояния, включая наружные конструкции воздушных отсеков.

При определении технического состояния конструкции в отношении сохранения прочности и/или водонепроницаемости вышеуказанных спасательных средств по усмотрению инспектора может быть потребовано проведение испытаний пробной нагрузкой и/или проверка водонепроницаемости в соответствии с 4.1.1.2.18. Для спасательных шлюпок (за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения), жестких дежурных шлюпок, жестких плотов и плавучих приборов, имеющих возраст 10 лет и более, рекомендуется выполнять такие испытания и проверки не реже, чем один раз в 5 лет (при очередном освидетельствовании).

При каждом периодическом освидетельствовании должна быть проверена комплектность снабжения шлюпок и жестких плотов, состояние и крепление снабжения, а также наличие и состояние радиооборудования, прожектора и переносных средств тушения пожара в моторных шлюпках.

4.1.1.2.12 Лопари спусковых устройств должны периодически проверяться, при этом особое внимание должно уделяться участкам, проходящим через шкивы. Лопари должны заменяться в необходимых случаях по мере их износа или через промежутки времени, не превышающие 5 лет, смотря по тому, что наступит раньше.

4.1.1.2.13 Техническое обслуживание, тщательная проверка, осмотр с разборкой[1], эксплуатационные испытания, и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения.

4.1.1.2.13.1 Спусковые устройства должны:

.1 проходить тщательную проверку при ежегодных освидетельствованиях судна;

---

[1] Осмотр с разборкой – периодический тщательный осмотр с необходимым вскрытием и разборкой всех узлов и деталей устройств разобщения, определённый производителем.

.2 после прохождения проверки, требуемой 4.1.1.2.13.1.1, тормоз лебедки должен подвергаться динамическому испытанию при максимальной скорости спуска шлюпки.

Применяемая нагрузка должна равняться массе спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки без людей в них, за исключением того, что в промежутки времени, не реже чем 1 раз в 5 лет, испытание должно проводиться с нагрузкой в 1,1 раза превышающей вес спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки с их полным комплектом людей и снабжения.

4.1.1.2.13.2 Устройство разобщения спасательной шлюпки и дежурной шлюпки, включая устройство разобщения скоростной дежурной шлюпки и систему освобождения шлюпки, спускаемой свободным падением должны:

.1 проходить тщательный осмотр и проверку работы в ходе ежегодных освидетельствований судна;

.2 испытываться в работе при нагрузке в 1,1 раза превышающей общую массу шлюпки с полным комплектом людей и оборудования при осмотре с разборкой разобщающего устройства, при испытании устройства разобщения под нагрузкой. Такой осмотр и эксплуатационные испытания должны производиться не реже, чем один раз в 5 лет.

Несмотря на положения пункта 4.1.1.2.13.2.2, эксплуатационные испытания разобщающих систем спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должны проводиться либо спуском методом свободного падения только со спусковой командой на борту, либо испытанием без спуска спасательной шлюпки, проводимым в соответствии с Требованиями к техническому обслуживанию, тщательной проверке, эксплуатационных испытаний, осмотру с разборкой и ремонту (резолюция ИМО MSC.402(96)).

4.1.1.2.13.3 Автоматически отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалки, должны:

.1 проходить тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях судна;

.2 проходить эксплуатационные испытания под нагрузкой в 1,1 раза превышающей массу плота с его полным комплектом людей и снабжения, когда производится осмотр с разборкой автоматически отдаваемого гака. Такой осмотр и эксплуатационные испытания должны производиться, по меньшей мере один раз в 5 лет.

4.1.1.2.13.4 Спасательные шлюпки, дежурные шлюпки, включая скоростные дежурные шлюпки, должны проходить тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях судна.

4.1.1.2.13.5 Все заменяемые и съемные детали (включая стропы, траверсы, тросы и пр.) спускового устройства спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, включая скоростные дежурные шлюпки, должны быть подвергнуты тщательному осмотру, и замене в необходимых случаях по мере их износа.

4.1.1.2.14 Спасательные шлюпки, дежурные шлюпки, скоростные дежурные шлюпки, спусковые устройства, устройства разобщения и автоматически отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалки, должны проходить техническое обслуживание в рекомендованные интервалы в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию на судне (см. 4.1.1.2.19).

4.1.1.2.15 Тщательные проверки, осмотры с разборкой, и эксплуатационные испытания, требуемые пр. III/20.11 СОЛАС-74 с поправками и выполняемые не реже чем 1 раз в 5 лет, должны выполняться в присутствии инспектора РС.

4.1.1.2.16 В отношении указанных в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.14 проверок, технического обслуживания, ремонтов и испытаний необходимо руководствоваться следующими указаниями:

.1 для судов, совершающих международные рейсы и подпадающих под требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, на основании правил III/20.3.1 и III/20.11 Конвенции СОЛАС-74 с поправками (внесенными резолюцией ИМО MSC.404(96)) и в соответствии с резолюцией ИМО MSC.402(96), заменившей ранее принятые циркуляры ИМО MSC.1/Circ.1206/Rev.1, MSC/Circ.1049, MSC/Circ.1093, MSC/Circ.1136, MSC/Circ.1137 и MSC.1/Circ.1206 (сводная информация по допуску поставщиков услуг в соответствии с резолюцией ИМО MSC.402(96) приведена также в табл. 4.1.1.2.16):

.1.1 все тщательные проверки, обслуживание, ремонт, эксплуатационные ежегодные и пятилетние испытания, требуемые пр. III/20.11 СОЛАС-74 с поправками (т.е. техническое обслуживание, тщательная проверка, эксплуатационные испытания, осмотр с разборкой и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств разобщения), должны проводиться представителем изготовителя или предприятием (поставщиком услуг), надлежащим образом подготовленным и авторизованным на право проведения такой работы;

.1.2 поставщики услуг, выполняющие работы, указанные в 4.1.1.2.16.1.1, должны быть авторизованы МА государства флага и быть квалифицированы в выполнении таких работ для оборудования той марки и типа, для которого они предоставляют услуги, в соответствии с резолюцией ИМО MSC.402(96).

Аналогичное требование распространяется и на изготовителей, действующих как поставщики услуг;

.1.3 отдельными МА государств флага даны соответствующие инструкции о том, кто и каким образом может быть авторизован для выполнения работ, указанных в 4.1.1.2.16.1.1.

В инструкциях отдельных МА государств флага указано, что допускается выполнение таких работ изготовителями и признанными изготовителями представителями, или поставщиками услуг или лицами, авторизованными непосредственно МА государства флага или признанными организациями, которые действуют по поручению МА государства флага (в частности, классификационными обществами членами МАКО), или другой МА государства флага – стороны Конвенции СОЛАС-74 с поправками;

.1.4 при выполнении упомянутых в 4.1.1.2.16.1.1 работ на судах с классом РС поставщики услуг должны быть признаны РС в соответствии с разд. 9 части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий. При отсутствии у поставщиков признания РС для выполнения таких работ на судах Регистром может быть допущено наличие у них авторизации от:

МА государства флага;

других признанных организаций, надлежащим образом уполномоченных и действующих от лица МА государства флага;

других организаций, являющихся приемлемыми для МА государства флага (например, другие государства – стороны Конвенции СОЛАС-74 с поправками);

.1.5 для принятия Регистром решения о возможности допуска поставщиков услуг, не имеющих признания РС или авторизации согласно резолюции ИМО MSC.402(96), для выполнения работ, указанных в 4.1.1.2.16.1.1, для конкретной марки и типа оборудования, во избежание увеличения сроков освидетельствования судов, судовладельцам необходимо заблаговременно (не позднее, чем за 1 мес. до планируемой даты освидетельствования) направлять в подразделения Регистра,

в адрес которых планируется подача заявки на проведение освидетельствования судна, следующую информацию:

тип и наименование изготовителя спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, а также их спусковых устройств, установленных на борту судна;

дату и место планируемого предъявления судна к освидетельствованию;

если применимо, письменное подтверждение того, что:

изготовитель не осуществляет своей деятельности, или не оказывает технической поддержки в отношении конкретных марок и типа оборудования;

представитель изготовителя отсутствует в районе выполнения освидетельствования судна;

наименование поставщика услуг, который будет номинирован для выполнения работ, указанных в пункте 1, и документ, подтверждающий, что данный поставщик соответствует требованиям резолюции ИМО MSC.402(96).

При получении от судовладельца обращения, указанного в 4.1.1.2.16.1.5, подразделение рассматривает полученную информацию, и, в соответствии с указаниями табл. 4.1.1.2.16, принимает решение самостоятельно или направляет полученную информацию и мнение подразделения в ГУР для получения решения;

.2 в отношении судов, к которым не применимы требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, необходимо руководствоваться следующим:

.2.1 указанные в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.14 проверки, испытания, технические обслуживания и т.п. должны выполняться: изготовителем или признанным им представителем или поставщиком услуг, авторизованным МА государства флага или признанной организацией, действующей по поручению МА государства флага (в частности, классификационными обществами – членами МАКО), или экипажем судна в присутствии инспектора РС[1]. Тщательные проверки/детальные осмотры, ремонты и эксплуатационные испытания, выполняемые не реже чем 1 раз в 5 лет, должны выполняться в присутствии инспектора РС;

.2.2 при допуске (авторизации) РС поставщиков услуг к выполнению работ на судах с классом РС согласно 4.1.1.2.16.2.1 выше не требуется наличие обязательного подтверждения о возможности выполнения работ по конкретному типу и/или марке оборудования, установленному на судне. Тщательные проверки, обслуживание, ремонты и испытания, указанные в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.14, проводимые с пятилетними интервалами, должны выполняться в присутствии инспектора РС. По окончании обслуживания спусковых устройств и устройств отдачи гаков, разобщающих механизмов исполнителям работ необходимо сделать запись о проведении проверки или технического обслуживания в журнале для регистрации проводимых на судне проверок и технического обслуживания, имеющемся на судне.

Дополнительные указания по освидетельствованию спасательных средств приведены в МР по ремонту.

4.1.1.2.17 На вновь установленные на судне спусковые устройства, спасательные и дежурные шлюпки, шлюпочные двигатели, плоты, приборы, морские эвакуационные системы, гидростатические разобщающие устройства, круги, жилеты, гидротермокостюмы, защитные костюмы и линеметательные устройства или при их

---

[1] При отсутствии иных указаний МА государства флага, члены экипажа могут быть назначены судовладельцем или компанией, ответственной за управление безопасностью судна, для выполнения ежегодных тщательных проверок и эксплуатационных испытаний объектов, указанных в 4.1.1.2.16.2.1. Работы должны выполняться под наблюдением лиц командного состава судна в соответствии с инструкциями по эксплуатации и техническому обслуживанию оборудования и процедурами по управлению безопасностью, смотря, что применимо. Акты выполненных работ, подтверждающие так же, что объекты находятся в годном состоянии, должны быть подписаны членами экипажа и представителями Компании или капитаном судна с простановкой соответствующих штампов/печатей.

замене должны быть предъявлены свидетельства о соответствии Регистра, а на снабжение шлюпок и плотов и другие элементы спасательных средств – заводские документы в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов.

Вновь устанавливаемые спусковые устройства подлежат испытанию пробной нагрузкой.

После ремонта спасательных средств должны быть произведены предписанные при изготовлении испытания пробной нагрузкой, пробным давлением, на водонепроницаемость, а при необходимости – и другие виды испытаний в соответствии с Руководством по техническому наблюдению за постройкой судов.

Таблица 4.1.1.2.16

Условия допуска поставщиков услуг

		Поставщик услуг					
		Признан РС и		Одобрен МА флага для выполнения работ на конкретном судне или конкретном оборудовании	Признан ПО/ИКО, действующих по поручению МА флага, и		Не имеет признания РС, МА флага или ПО/ИКО, действующей по поручению МА флага, и не сертифицирован изготовителем
		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	
1. Условия допуска							
1.1	Наличие у поставщика услуг технической документации и инструкций изготовителя по эксплуатации и обслуживанию конкретного оборудования	да	да[1,2]	да[1]	да	да	да[2]
1.2	Наличие действительных документов о подготовке персонала, проводящего проверки и испытания, в соответствии с MSC.402(96)	да	да[1,2]	да[1]	да	да	да[2]
1.3	Подтверждение, что изготовитель конкретного оборудования более не осуществляет своей деятельности	нет	да, или 1.4 или 1.5, как применимо	не применимо[1]	нет	да[2], или 1.4 или 1.5, как применимо	да[2], или 1.4 или 1.5, как применимо
1.4	Подтверждение, что изготовитель конкретного оборудования не осуществляет технической поддержки конкретному оборудованию	нет	да, или 1.3 или 1.5, как применимо	не применимо[1]	нет	да[2], или 1.3 или 1.5, как применимо	да[2], или 1.3 или 1.5, как применимо

		Поставщик услуг					
		Признан РС и		Одобрен МА флага для выполнения работ на конкретном судне или конкретном оборудовании	Признан ПО/ИКО, действующих по поручению МА флага, и		Не имеет признания РС, МА флага или ПО/ИКО, действующей по поручению МА флага, и не сертифицирован изготовителем
		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	
1.5	Подтверждение, что в районе выполнения работ в запланированный судовладельцем срок отсутствует или недоступен (не имеет возможности, отказывается от работ) представитель изготовителя и/или поставщик услуг аккредитованный изготовителем по конкретному оборудованию	нет	да, или 1.3 или 1.4, как применимо	не применимо[1]	нет	да[2], или 1.3 или 1.4, как применимо	да[2], или 1.3 или 1.4, как применимо
1.6	Подтверждение (в применимых случаях), что поставщик услуг ранее был одобрен МА флага или Регистром по ее поручению, для выполнения работ по этому же типу оборудования	нет	да	да	да	да	да
1.7	Наличие согласия МА флага на выполнение работ номинированным поставщиком услуг на конкретном судне и/или оборудовании	нет	да[2,3]	не применимо	нет[2]	да[2]	да[2]
1.8	Проведение работ под наблюдением инспектора РС	нет[4]	по решению РС и/или МА флага[1,2,4]	нет[1,2,4]	нет[1,2,4]	нет[1,2,4]	да[1,2]

		Поставщик услуг					
		Признан РС и		Одобрен МА флага для выполнения работ на конкретном судне или конкретном оборудовании	Признан ПО/ИКО, действующих по поручению МА флага, и		Не имеет признания РС, МА флага или ПО/ИКО, действующей по поручению МА флага, и не сертифицирован изготовителем
		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	
2. Действия подразделений РС и ГУР по допуску поставщика услуг к работам							
2.1	Подразделение РС по освидетельствованию судна	1) Рассматривает документы на предмет соблюдения условий, 2) Принимает решение при освидетельствовании судна	1) Рассматривает обращение судовладельца на предмет соблюдения условий, 2) Проверяет информацию, представленную в обращении судовладельца; 3) Принимает решение, с учетом дополнительных требований МА флага (при их наличии). 4) Информирует судовладельца о принятом решении	1) Рассматривает документы на предмет соблюдения условий, 2) Принимает решение при освидетельствовании судна	1) Рассматривает документы на предмет соблюдения условий, 2) Принимает решение при освидетельствовании судна	1) Рассматривает обращение судовладельца на предмет соблюдения условий, 2) Проверяет информацию, представленную в обращении судовладельца; 3) Принимает решение, с учетом дополнительных требований МА флага (при их наличии). 4) Информирует судовладельца о принятом решении	1) Рассматривает обращение судовладельца на предмет соблюдения условий, 2) Проверяет информацию, представленную в обращении судовладельца 3) Направляет документы и мнение подразделения в ГУР для получения решения 4) При получении решения ГУР информирует судовладельца о принятом решении
2.2	Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации судна	не применимо	[формуляр]	[формуляр]	[формуляр]	[формуляр]	[формуляр]

		Поставщик услуг					
		Признан РС и		Одобрен МА флага для выполнения работ на конкретном судне или конкретном оборудовании	Признан ПО/ИКО, действующих по поручению МА флага, и		Не имеет признания РС, МА флага или ПО/ИКО, действующей по поручению МА флага, и не сертифицирован изготовителем
		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования		сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	не сертифицирован изготовителем конкретного оборудования	
2.3	Главное управление (ГУР)	не применимо	не применимо	не применимо	не применимо	не применимо	1) Рассматривает обращение СДВЛ и мнение подразделения 2) При необходимости, направляет мнение РС в МА флага 3) Согласованное с МА флага решение направляет в подразделение по освидетельствованию судна и в подразделение по наблюдению в эксплуатации судна

Примечания:
1 – в случаях, если иное не определено МА флага в условиях одобрения конкретного поставщика услуг.
2 – в случаях, если иное не определено инструктивными указаниями МА флага.
3 – не требуется для судна под флагом Российской Федерации.
4 – обязательно при пятилетних проверках и испытаниях.

4.1.1.2.18 При определении технического состояния спасательных средств применяются проверки и испытания, перечисленные в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.15, 4.1.1.2.18.1— 4.1.1.2.18.3.

4.1.1.2.18.1 Испытания спасательных шлюпок и жестких или комбинированных дежурных/скоростных дежурных шлюпок пробной нагрузкой заключаются в загрузке подвешенной на гаках или установленной на кильблоках шлюпки пробной нагрузкой таким образом, чтобы общая масса шлюпки превышала рабочую нагрузку для шлюпки с металлическим корпусом на 25 %, а для других – на 100 % (загрузка производится последовательно, чтобы общая масса шлюпки превышала рабочую нагрузку на 25, 50, 75 и 100 %). Спасательные шлюпки, установленные на судах до 1 июля 1986 г., испытываются пробной нагрузкой таким образом, чтобы общая масса шлюпки превышала рабочую нагрузку для шлюпки с деревянным или металлическим корпусом на 25 %, а для других на 50 %. Рабочая нагрузка соответствует массе шлюпки с полным комплектом людей, снабжением, топливом и двигателем и определяется по документам, выданным Регистром и/или изготовителем. Пробная нагрузка должна быть равномерно распределена в шлюпке. Испытания наливом воды не допускаются. В каждом отдельном случае величина пробной нагрузки должна быть согласована с Регистром. Время выдержки нагруженной шлюпки – не менее 10 мин (до стабилизации прогиба киля и изменения ширины шлюпки). Пробная нагрузка должна быть выдержана без остаточных деформаций, проверяемых по прогибу киля и изменению ширины шлюпки. Замеры на пластмассовых шлюпках следует производить спустя период времени, достаточный для того, чтобы стеклопластик мог восстановить свою первоначальную форму (приблизительно через 18 ч). Шлюпки, не выдержавшие испытание на прочность, после устранения дефектов допускаются к повторному испытанию. Устранение дефектов должно выполняться изготовителем либо уполномоченной изготовителем организацией, либо, в случае отсутствия изготовителя, уполномоченной Регистром организацией способом, согласованным с Регистром. Шлюпки, не выдержавшие повторного испытания, должны быть заменены.

4.1.1.2.18.2 Испытание надутой дежурной шлюпки пробной нагрузкой представляет собой испытание подвешенной на стропе или гаке шлюпки с 10 % перегрузкой, рассчитанной от массы шлюпки с полным комплектом людей и снабжения. Шлюпка должна быть надута и стабилизирована при рабочем давлении. Шлюпка должна оставаться в подвешенном состоянии в течении не менее 5 мин. Предохранительные клапаны должны поддерживать обычное рабочее давление труб плавучести и их основную форму во время подвешивания. В результате испытания никакие подвесные элементы, крепления или другие составные элементы надутой дежурной шлюпки не должны иметь повреждений.

4.1.1.2.18.3 Испытания спасательных шлюпок на водонепроницаемость следует производить после испытаний шлюпки на прочность, как указано в 4.1.1.2.18.1. Проверка шлюпок на водонепроницаемость производится на плаву с рабочей нагрузкой в течение не менее 2 ч. Поступления воды в корпус не должно наблюдаться, однако для деревянных шлюпок допускается поступление воды до уровня нижней кромки кильсона.

Воздушные отсеки проверяются наливом воды под напором до уровня 0,74 м над верхней поверхностью отсека.

Водонепроницаемость съемных воздушных ящиков шлюпок, а также отсеков жестких плотов и плавучих приборов проверяется погружением в воду или наливом воды до уровня горловины (верхняя часть в этом случае проверяется при переворачивании с закрытой горловиной).

4.1.1.2.19 На каждом судне должны быть предусмотрены инструкции по техническому обслуживанию каждого вида спасательных средств, составленные

в легко понимаемой форме, иллюстрированные, где это возможно, и содержащие следующую информацию:

перечень требуемых контрольных проверок;

инструкции по техническому обслуживанию и ремонту;

график проведения периодического технического обслуживания;

схему с указанием точек смазки и рекомендуемых смазочных масел;

перечень заменяемых частей;

перечень мест хранения запасных частей;

журнал для регистрации проводимых на судне проверок и технического обслуживания.

4.1.1.2.20 При определении технического состояния спуско-подъемных устройств спасательных средств следует руководствоваться нормами дефектов, приведенными в Приложении 2-6 Приложения 2 к Правилам.

Спасательные круги, спасательные жилеты, гидротермокостюмы и защитные костюмы подлежат ремонту или замене при наличии повреждений или прелости материала оболочки, нарушении формы круга, повреждений, износа, признаков естественного старения материала, нарушении прочности тесьмы или леера, а также при нарушении формы и свойств световозвращающего материала.

Ракеты, фальшфейеры, дымовые шашки, самозажигающиеся огни и электрические батареи в составе спасательных средств подлежат замене по истечении срока службы вне зависимости от сроков периодических освидетельствований судна.

Если при освидетельствовании выявлено несоответствие требованиям Правил по оборудованию морских судов обязательного состава, конструкции и установки спасательных средств, а также при их неисправности, обнаружении дефектов спасательные средства, спусковые устройства и/или их элементы и судно в целом признаются не соответствующими требованиям Правил по оборудованию морских судов до устранения несоответствия и/или дефектов.

4.1.1.2.21 Выполнение требований Правил по оборудованию морских судов подтверждается документами, указанными в разд. 6 части I «Общие положения», во внутренних процедурах Регистра. В отношении судов, на которые распространяются требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, требования по документам изложены в 1.7, 2.1.1, внутренних процедурах Регистра по оформлению отчетных документов РС.

4.1.2 Освидетельствование сигнальных средств.

4.1.2.1 Общие положения.

4.1.2.1.1 При освидетельствовании сигнальных средств применяются те же общие положения, что и при освидетельствовании спасательных средств – см. 4.1.1.1.

4.1.2.2 Порядок и объем освидетельствований.

4.1.2.2.1 Обобщенный объем освидетельствований сигнальных средств при периодических освидетельствованиях судна приведен в табл. 2.1.1-2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

По истечении пятилетнего цикла освидетельствования повторяются.

Для пассажирских судов освидетельствования сигнальных средств проводятся ежегодно в объеме очередного освидетельствования.

4.1.2.2.2 Освидетельствование электрического оборудования в составе сигнальных средств проводится в соответствии с требованиями 2.4.7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

4.1.2.2.3 Сигнальные средства должны быть одобренного Регистром типа, что при изготовлении их под техническим наблюдением Регистра удостоверяется свидетельствами о соответствии Регистра на фонари и звуковые сигнальные средства и заводскими документами на сигнальные фигуры и пиротехнические средства в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Для сигнальных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра (например, за границей), удостоверением одобрения Регистром типа сигнального средства является Свидетельство о типовом одобрении (СТО) Регистра согласно перечню материалов и изделий, имеющих СТО Регистра.

Признание сигнальных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра и не имеющих СТО, осуществляется на основе освидетельствования, данных о произведенных испытаниях и сертификатов компетентных органов надзора. При недостаточности данных инспектор может потребовать проведения соответствующих испытаний.

4.1.2.2.4 При каждом периодическом освидетельствовании судна сигнально-отличительные и сигнально-проблесковые фонари и звуковые сигнальные средства должны быть проверены в действии (Р). При этом должны быть также проверены в действии световая и звуковая сигнализация сигнально-отличительных фонарей и автоматы свистков для подачи сигналов в тумане. При этих освидетельствованиях сигнальные фигуры и пиротехнические средства подлежат наружному осмотру (С).

При очередном освидетельствовании судна сигнально-отличительные и сигнально-проблесковые фонари подлежат детальному осмотру (О). При освидетельствовании должны быть проверены: правильность установки фонарей и звуковых средств, возможность правильной установки запасных фонарей на штатных местах или использования сдвоенных фонарей, наличие запасных частей для фонарей и приспособлений для запуска сигнальных ракет, а также техническое состояние сигнальных средств и сроки службы пиротехнических средств.

4.1.2.2.5 При первоначальном освидетельствовании судна должно быть проверено выполнение требований Правил по оборудованию морских судов в отношении обязательного состава, конструкции и установки сигнальных средств для предусмотренного назначения судна, его типа, размеров и района плавания. При этом освидетельствовании инспектор должен убедиться в том, что объекты сигнальных средств являются объектами одобренного Регистром типа.

Удовлетворение конструктивным требованиям Правил по оборудованию морских судов относительно дальности, угла видимости и цветности огней фонарей, дальности слышимости, силы звука и тона звуковых сигнальных средств, цветности, силы света, высоты взлета и дальности слышимости пиротехнических средств и других требований, проверка которых проводится при специальных испытаниях с применением соответствующей аппаратуры, определяется по свидетельствам/сертификатам и другим документам, удостоверяющим соответствие изделий одобренным стандартам или образцам.

При отсутствии достаточных данных может быть потребовано проведение специальных испытаний для проверки регламентированных характеристик.

4.1.2.2.6 Если при освидетельствовании сигнальных средств обнаружены несоответствия их обязательного состава, конструкции и установки требованиям Правил по оборудованию морских судов, а также дефекты или неисправности, сигнальные средства и судно в целом признаются не соответствующими требованиям Правил по оборудованию морских судов до устранения несоответствия и/или дефектов.

Пиротехнические средства по истечении установленного срока годности подлежат замене вне зависимости от сроков периодических освидетельствований судна.

4.1.2.2.7 Выполнение требований Правил по оборудованию морских судов подтверждается документами, указанными в разд. 6 части I «Общие положения», во внутренних процедурах Регистра. В отношении судов, на которые распространяются требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, требования по документам изложены в 1.7, 2.1.1, внутренних процедурах Регистра по оформлению отчетных документов РС.

4.1.3 Освидетельствование радиооборудования.

4.1.3.1 Общие положения.

4.1.3.1.1 При освидетельствовании радиооборудования применяются общие положения, аналогичные указанным в 4.1.1.1 — 4.1.1.3 для спасательных средств.

Установка на судне нового радиооборудования или замена существующего оборудованием другого типа должна производиться при условии одобрения Регистром типа оборудования и технической документации на его установку.

На новое радиооборудование, устанавливаемое на судне дополнительно или взамен существующего, инспектору должны быть предъявлены предусмотренные Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов документы, удостоверяющие соответствие оборудования требованиям Правил.

После завершения ремонта радиооборудование подлежит испытаниям для проверки основных параметров в объеме, устанавливаемом инспектором в зависимости от объема и характера ремонта (см. также 4.1.3.2.8).

Освидетельствование вновь установленного радиооборудования должно проводиться в объеме первоначального.

На пассажирских и грузовых судах проверку и испытания радиооборудования на борту судна (включая радиооборудование спасательных средств) должно производить предприятие, признанное Регистром для проведения предварительных освидетельствований радиооборудования (код вида деятельности 22006002МК). Предварительное освидетельствование должно быть проведено специалистом признанного предприятия, имеющим соответствующую квалификацию, с использованием необходимых испытательных и измерительных приборов, позволяющих выполнять измерения параметров радиооборудования, требуемых настоящей главой (выходная мощность передатчика, отклонение частоты, характеристики аккумуляторной батареи, обеспечивающей резервное питание радиооборудования и т. п.). Отчет о проверке радиооборудования установленной Регистром формы должен быть представлен инспектору РС до начала освидетельствования радиооборудования судна.

Освидетельствование радиооборудования должно проводиться инспектором РС, имеющим квалификацию, как минимум, радиоинспектора.

4.1.3.1.2 При всех видах освидетельствований радиооборудование должно быть подготовлено к осмотру с обеспечением, в необходимых случаях, доступа, вскрытия или демонтажа.

Инспектору должна быть предоставлена возможность провести:

освидетельствование помещений, в которых расположено радиооборудование;

освидетельствование состава радиооборудования; проверку инструментов, измерительных приборов, запасных частей и технической документации – в случаях, когда работоспособность радиооборудования обеспечивается квалифицированным техническим обслуживанием и ремонтом в море;

проверку размещения и крепления оборудования;

проверку технического состояния оборудования и испытание его в действии;

проверку технического состояния источников питания и испытание их в действии (за исключением источников питания аварийных радиобуев, радиолокационных ответчиков, УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи);

осмотр антенных устройств и заземлений.

При каждом освидетельствовании радиооборудования командный состав судна обязана обеспечить присутствие специалиста, имеющего соответствующую квалификацию и ответственного за эксплуатацию радиооборудования. По требованию инспектора должны быть предъявлены необходимые чертежи, схемы, описания, формуляры, паспорта, документация, судовой радиожурнал.

4.1.3.2 Объем проверок и освидетельствований.

4.1.3.2.1 Обобщенный объем проверок и освидетельствований объектов радиооборудования при периодических освидетельствованиях судов приведен в табл. 2.1.1-2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Объем отдельных осмотров, измерений и проверок в действии, предусмотренных таблицей, устанавливается инспектором на основании указаний соответствующих пунктов настоящей главы, исходя из конкретных условий освидетельствования. В табл. 2.1.1-2 вышеуказанной части предусмотрены периодические испытания, начинающиеся после первоначального освидетельствования. По истечении 5-летнего цикла освидетельствования повторяются.

4.1.3.2.2 Освидетельствование электрического оборудования, механизмов, систем и трубопроводов, конструктивно связанных с радиооборудованием или входящих в его схему, проводится в соответствии с требованиями соответствующих разделов Руководства.

4.1.3.2.3 Радиооборудование, установленное на судне по усмотрению судовладельца дополнительно к требуемому Правилами по оборудованию морских судов обязательному составу в целях повышения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, подлежит техническому наблюдению Регистра в полном объеме. Неисправность дополнительного оборудования отмечается в Акте освидетельствования судна (форма 6.3.10), но не служит препятствием для выдачи судну документов Регистра. При этом инспектор должен убедиться, что действие или техническое состояние дополнительного оборудования не может отрицательно повлиять на нормальную работу или привести к выходу из строя требуемого Правилами радиооборудования или другого оборудования, а также не представляет опасности для человеческой жизни, сохранности груза и не может служить причиной возникновения пожара или взрыва.

Если действие, использование или размещение дополнительного радиооборудования создает помехи для нормальной работы и эксплуатации оборудования, требуемого Правилами по оборудованию морских судов, инспектор должен предъявить требования по устранению причин возникновения обнаруженных помех.

4.1.3.2.4 Ежегодное освидетельствование.

4.1.3.2.4.1 Объем ежегодного освидетельствования радиооборудования устанавливается в соответствии с 4.1.3.2.1 — 4.1.3.2.3.

4.1.3.2.4.2 Если работоспособность радиооборудования, установленного на судне в соответствии с требованиями Правил по оборудованию морских судов, обеспечивается береговым техническим обслуживанием и ремонтом, то это должно быть подтверждено предъявлением инспектору договора на береговое техническое обслуживание и ремонт с признанной Регистром фирмой – изготовителем оборудования или с предприятием, уполномоченным на то изготовителем. Рекомендуется до проведения инспектором периодического освидетельствования проводить организацией, осуществляющей в соответствии с вышеупомянутым договором береговое техническое обслуживание и ремонт, ежегодное техническое обслуживание радиооборудования, включающее в себя:

проверку технического состояния оборудования;

проверку параметров и работоспособности в соответствии с программами и методиками фирмы-изготовителя;

измерение стабильности частот передатчиков радиоустановок;

проверку емкости аккумуляторных батарей;

проверку сроков годности источников питания аварийных радиобуев и радиолокационных ответчиков, встроенных в оборудование батарей, а также (не реже чем один раз в 2 года) проверку устройства автоматического отделения

свободновсплывающих спутниковых аварийных радиобуев. Выявленные в процессе технического обслуживания неисправности радиооборудования должны быть устранены до начала периодического его освидетельствования инспектором.

4.1.3.2.4.3 В процессе ежегодного освидетельствования инспектором должны быть проверены следующие документы судовой радиостанции:

действующая лицензия на радиостанцию, выданная органом, уполномоченным морской администрацией государства флага;

судовой радиожурнал, в который с указанием времени регистрации должны заноситься:

сведения, касающиеся радиообмена в случае бедствия, срочности и безопасности,

сведения об основных судовых происшествиях,

координаты судна (не реже 1 раза в день) и т. п.;

откорректированные публикации Международного союза электросвязи, в частности:

Список береговых станций и специальных сервисных станций (List IV);

Список судовых станций и присвоения опознавателей морской подвижной службы (List V);

Руководство по использованию морской подвижной и морской подвижной спутниковой служб;

документы, подтверждающие регистрацию (перерегистрацию) спутниковых аварийных радиобуев;

документы, подтверждающие регистрацию радиооборудования спутниковой связи в системе признанной подвижной спутниковой службы;

дипломы судовых радиоспециалистов.

4.1.3.2.4.3.1 Для судов, совершающих плавание под флагом Российской Федерации, должна быть проверена документация в соответствии с перечнями, утвержденными уполномоченными органами Морской Администрации, в отношении документации по радиосвязи и электрорадионавигации, которую должны иметь на борту суда, находящиеся в ведении этих органов.

4.1.3.2.4.3.2 Комплектация радиооборудованием судов, совершающих разовые перегоны и переходы морем вне установленного района плавания, должна отвечать требованиям разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.1.3.2.5 Очередное освидетельствование.

4.1.3.2.5.1 Очередное освидетельствование радиооборудования должно проводиться в соответствии с указаниями 4.1.3.2.1 — 4.1.3.2.3, 4.1.3.2.7 и 4.1.3.2.8.

4.1.3.2.6 Первоначальное освидетельствование.

4.1.3.2.6.1 Первоначальное освидетельствование радиооборудования должно проводиться в соответствии с указаниями 4.1.3.2.1, 4.1.3.2.4 и 4.1.3.2.5.

4.1.3.2.6.2 При первоначальном освидетельствовании инспектору должна быть предъявлена техническая документация в объеме, необходимом для проверки выполнения требований Правил по оборудованию морских судов, а также судовая документация (документы компетентных органов наблюдения, заводские документы и т. п.). Перечень необходимой технической документации по радиооборудованию судна указан в разд. 2 части I «Общие положения» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.6.3 Первоначальное освидетельствование радиооборудования должно проводиться в объеме не ниже установленного для очередного освидетельствования в табл. 2.1.1-2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

4.1.3.2.6.4 Если в процессе первоначального освидетельствования установлено наличие в составе радиооборудования аппаратуры не одобренного Регистром типа, инспектор должен провести детальное освидетельствование этой аппаратуры

для определения соответствия ее конструкции и технических параметров требованиям Правил по оборудованию морских судов.

Если по результатам этого освидетельствования установлено, что аппаратура не соответствует основным требованиям Правил по оборудованию морских судов, инспектор должен потребовать ее замены аппаратурой одобренного типа.

Если при освидетельствовании инспектор не обнаружит несоответствия требованиям Правил по оборудованию морских судов, аппаратура может быть допущена к эксплуатации до следующего периодического освидетельствования судна с представлением в ГУР акта освидетельствования аппаратуры и соответствующей технической документации. В последующем аппаратура может быть допущена к эксплуатации при получении подтверждения ГУР.

4.1.3.2.7 Осмотр.

4.1.3.2.7.1 При освидетельствовании помещений, в которых установлено радиооборудование, проверяются:

соответствие системы отопления помещения для размещения радиооборудования на ходовом мостике (либо радиорубки), агрегатной, помещения командного трансляционного узла и аккумуляторной требованиям Правил по оборудованию морских судов;

наличие и исправность системы вентиляции в помещении для размещения радиооборудования, агрегатной, помещении командного трансляционного узла и аккумуляторной;

достаточность естественного и искусственного освещения в помещении для размещения радиооборудования, агрегатной, помещении командного трансляционного узла и аккумуляторной;

наличие аварийного освещения, обеспечивающего освещенность циферблата часов и лицевых панелей средств радиосвязи;

отсутствие в помещении для размещения радиооборудования транзитных электрических кабелей и трубопроводов;

наличие в помещении для размещения радиооборудования достаточного числа штепсельных розеток, подключенных к судовой сети;

наличие у места расположения радиооборудования часов с секундной стрелкой концентрического типа с циферблатом диаметром не менее 125 мм;

соответствие расположения часов относительно рабочего места требованиям Правил по оборудованию морских судов;

наличие таблички позывного сигнала судна, идентификационного номера судна, групповых идентификационных номеров;

наличие в помещении для размещения радиооборудования требуемой Правилами технической и нормативной документации.

4.1.3.2.7.2 При освидетельствовании состава радиооборудования судна проверяются:

соответствие состава радиооборудования району плавания судна, определяемому Правилами по оборудованию морских судов. При определении района плавания судна должны учитываться наличие береговых радиостанций и их оснащенность соответствующим определенному морскому району оборудованием для приема оповещения о бедствии и ведения обмена;

соответствие мощности передатчиков требованиям Правил по оборудованию морских судов (мощности передатчиков, установленных на нефтеналивных судах, нефтерудовозах, нефтенавалочных судах, химовозах, газовозах, не должны превышать значений, определенных Правилами по оборудованию морских судов);

искробезопасное исполнение УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи вышеупомянутых судов, подтвержденное заключением компетентной организации;

наличие радиооборудования, не одобренного для эксплуатации на морских судах типа или установленного без согласования с Регистром;

соответствие источников питания радиооборудования (основного, аварийного, резервного, встроенных в аппаратуру аккумуляторов или гальванических элементов) требованиям Правил по оборудованию морских судов. При наличии дублирующего оборудования, требуемого Правилами по оборудованию морских судов, дополнительно проверяется резервный источник питания дублирующего оборудования;

соответствие количества антенных устройств и схемы их коммутации требованиям Правил по оборудованию морских судов;

соответствие рабочего и защитного заземлений требованиям Правил по оборудованию морских судов;

инструменты, измерительные приборы, запасные части и техническая документация – в случаях, когда работоспособность радиооборудования обеспечивается квалифицированным техническим обслуживанием и ремонтом в море.

4.1.3.2.7.3 При освидетельствовании размещения и крепления средств радиосвязи проверяются:

выполнение требований Правил по оборудованию морских судов о недопустимости установки в помещении для размещения радиооборудования аккумуляторов и электромашинных преобразователей, а также устройств и оборудования, не имеющих отношения к радиосвязи, которые могут нарушить нормальную эксплуатацию радиооборудования или создать неблагоприятные условия для эффективного использования средств радиосвязи;

соответствие размещения аппаратуры средств радиосвязи в помещении для размещения радиооборудования требованиям Правил по оборудованию морских судов и одобренной технической документации судна;

возможность выполнения всех требуемых Правилами по оборудованию морских судов действий по управлению радиооборудованием с рабочего места оператора;

возможность наблюдения за показаниями индикаторов и шкал настройки аппаратуры с рабочего места оператора; возможность наблюдения точного времени с рабочего места оператора;

соответствие размещения и крепления спутниковых аварийных радиобуев требованиям Правил по оборудованию морских судов;

наличие у каждого места установки аварийного радиобуя соответствующей надписи, требуемой Правилами по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.7.4 При освидетельствовании размещения и крепления оборудования в агрегатной проверяются:

правильность установки электромашинных преобразователей относительно диаметральной плоскости судна;

наличие ограждений вращающихся частей преобразователей;

соответствие крепления установленного оборудования требованиям Правил по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.7.5 При освидетельствовании размещения и крепления оборудования в аккумуляторной средств радиосвязи проверяются:

соответствие места расположения аккумуляторов резервного питания радиооборудования (основного и дублирующего) требованиям Правил по оборудованию морских судов;

отсутствие в аккумуляторной устройств, являющихся источниками искрения и сильного нагрева, а также транзитных электрических кабелей;

соответствие требованиям Правил по оборудованию морских судов устройства стеллажей и расположения на них аккумуляторов;

наличие утвержденной инструкции по обслуживанию аккумуляторов и инструкции по технике безопасности при обслуживании аккумуляторов.

4.1.3.2.7.6 При освидетельствовании размещения радиооборудования для спасательных средств проверяются:

возможность быстрого и удобного переноса УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи в любую спасательную шлюпку и к любому спасательному плоту;

возможность быстрого переноса радиолокационных ответчиков в любое коллективное спасательное средство;

наличие у каждого места размещения радиооборудования для спасательных средств соответствующих надписей, требуемых Правилами по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.7.7 При освидетельствовании размещения радиооборудования на спасательных шлюпках проверяются:

выполнение требования Правил по оборудованию морских судов к сохранению работоспособности стационарной УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи в случае заполнения шлюпки водой до уровня верхних банок;

достаточность прочности крепления аккумуляторов на случай значительного крена и дифферента шлюпки;

наличие мест для установки (крепления) радиолокационных ответчиков.

4.1.3.2.7.8 При освидетельствовании размещения оборудования командного трансляционного устройства проверяется соответствие мест установки командных микрофонных постов требованиям Правил по оборудованию морских судов и одобренной технической документации судна.

4.1.3.2.8 Определение исправности и проверка в действии.

4.1.3.2.8.1 При определении исправности и проверке в действии УКВ-радиоустановки проверяются:

работоспособность на 6-м, 13-м, 16-м, 70-м и одном дополнительном канале;

допустимое отклонение частоты, выходная мощность передатчика;

правильность введения идентификационного номера судна в оборудование цифрового избирательного вызова (ЦИВ);

правильность работы органов управления, в том числе их приоритетность;

качество передачи посредством обычных или контрольных сигналов на береговую станцию, другое судно, дублирующее оборудование, специальное контрольное оборудование;

качество приема посредством обычных или контрольных сигналов с береговой станции, другого судна, дублирующего оборудования, специального контрольного оборудования;

программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена);

работоспособность при питании от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии;

слышимость сигнала тревоги ЦИВ.

4.1.3.2.8.2 При определении исправности и проверке в действии ПВ или ПВ/КВ-радиоустановки проверяются:

работоспособность при питании от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии;

настройка антенны на всех соответствующих диапазонах;

допустимое отклонение частоты на всех соответствующих диапазонах;

качество работы с помощью связи и работы в различных режимах с береговой станцией (если использование передачи разрешено) и/или измерение выходной мощности передатчика;

работа приемника прослушиванием известных береговых станций на всех соответствующих диапазонах;

приоритетность блока управления на ходовом мостике при подаче сигналов оповещения о бедствии в случае наличия вне ходового мостика дополнительных блоков управления;

работа устройства подачи радиотелефонного сигнала тревоги;

правильность введения позывного сигнала судна в оборудование КВ-радиотелекса;

правильность введения идентификационного номера судна в оборудование ЦИВ;

программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена);

слышимость сигнала тревоги ЦИВ;

прослеживаемость вахтенным приемником ЦИВ только частот бедствия и безопасности;

непрерывность наблюдения вахтенным приемником ЦИВ при работе ПВ или ПВ/КВ-радио-передатчика.

4.1.3.2.8.3 При определении исправности и проверке в действии судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы проверяются:

работоспособность при помощи контрольного вызова;

функция подачи оповещения о бедствии по контрольной процедуре (где это предусмотрено);

работоспособность при питании от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии;

программа встроенного самоконтроля;

непрерывность обеспечения информацией от судового навигационного и другого оборудования в случае исчезновения питания от основного или аварийного источников энергии.

4.1.3.2.8.4 При определении исправности и проверке в действии приемника службы НАВТЕКС проверяются:

исправность органов управления и контроля;

правильность принимаемых сообщений;

программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена).

4.1.3.2.8.5 При определении исправности и проверке в действии приемника расширенного группового вызова (РГВ) проверяются:

работоспособность и район действия по принимаемым сообщениям или их копиям;

программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена).

4.1.3.2.8.6 При определении исправности и проверке в действии оборудования КВ буквопечатающей радиотелеграфии для приема информации по безопасности на море проверяются:

работоспособность по принимаемым сообщениям или их копиям;

программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена).

4.1.3.2.8.7 При определении исправности и проверке спутникового аварийного радиобуя (АРБ) системы КОСПАС-САРСАТ проверяются[1]:

.1 место размещения и крепления с целью установления возможности свободного всплытия (для свободно всплывающего АРБ);

.2 исправность органов управления для приведения его в действие;

.3 программа встроенного имитационного самоконтроля;

.4 внешняя маркировка хорошо видимого желтого или оранжевого цвета, наличие полос из светоотражающего материала; наличие четко указанных на внешней стороне АРБ идентификационного кода, запрограммированного в передатчике АРБ, позывного сигнала судна, даты истечения срока хранения батарей питания, даты очередного берегового технического обслуживания и краткой инструкции по эксплуатации;

---

[1] Проверка АРБ должна производиться без излучения сигналов в эфир.

.5 наличие акта о проведении ежегодной проверки АРБ, в котором обязательно должно быть отмечено следующее: код страны, идентификационный номер в десятичном коде, стабильность частоты, уровень сигнала на частотах 406,025 и 121,5 МГц, содержание посылки. В случае, когда практически невозможно провести проверку в срок, не превышающий 12 мес., этот промежуток времени может быть продлен до 18 мес. Ежегодные проверки должны проводиться предприятиями, признанными Регистром на выполнение этих работ;

.6 наличие акта о проведении берегового технического обслуживания АРБ предприятием, признанным Регистром на выполнение этих работ.

Интервал проведения берегового технического АРБ не должен превышать 5 лет;

.7 устройства отделения и включения свободно всплывающего АРБ.

4.1.3.2.8.8 Проверка в действии УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи и определение ее исправности осуществляются следующим образом:

.1 для аппаратуры, в которой в процессе эксплуатации не предусматривается замена источника питания, проводится наружный осмотр с целью подтверждения, что:

аппаратура не была использована;

срок годности батареи первичных элементов не истек;

.2 для аппаратуры, в которой в процессе эксплуатации предусматривается замена источников питания, проверяются:

исправность органов управления и контроля;

работоспособность на 16 канале и, по крайней мере, на одном дополнительном канале;

сохранность пломб, указывающих, что батарея первичных элементов, предназначенная для использования в случае бедствия, не находилась в эксплуатации;

срок годности батареи первичных элементов.

4.1.3.2.8.9 При определении исправности и проверке в действии радиолокационного ответчика проверяются:

отсутствие повреждений корпуса и органов управления;

функционирование при облучении судовой радиолокационной станцией, работающей в диапазоне 9 ГГц;

срок годности источника питания.

4.1.3.2.8.10 При определении исправности и проверке в действии оборудования командного трансляционного устройства проверяются:

исправность органов управления и контроля;

эффективность действия системы дистанционного пуска, системы принудительного вещания, органов коммутации трансляционных линий и других органов управления в каждом микрофонном посту;

исправность действия главных трансляционных линий.

4.1.3.2.8.11 При определении исправности и проверке в действии аккумуляторных батарей для резервного питания радиооборудования проверяются:

наличие повреждений и коррозии на элементах и клеммных соединениях;

емкость батарей;

напряжение под нагрузкой и без нагрузки;

работа зарядных устройств.

4.1.3.2.8.12 При определении исправности кабельной сети проверяются:

качество монтажа;

наличие экранировки;

наличие устройств защиты приема от радиопомех;

сопротивление изоляции.

4.1.3.2.8.13 При определении исправности антенных устройств и заземлений проверяются:

отсутствие механических повреждений;

надежность электрических контактов;
наличие оттяжек у снижений;
степень износа канатика лучевых антенн;
состояние ограждения вводов передающих антенн;
целостность и чистота изоляторов;
степень износа подъемных фалов;
состояние деталей заземления;
наличие электрических соединений оболочек кабельной сети и корпусов оборудования с корпусом судна;
сопротивление изоляции антенн;
сопротивление заземлений.

4.1.3.2.8.14 При определении исправности и проверке в действии электромашинных преобразователей проверяются:
наличие повреждений и коррозии на кольцах, коллекторах и клеммных соединениях;
работа пускорегулирующих и распределительных устройств;
степень нагрева подшипников;
сопротивление изоляции.

4.1.3.3 Определение технического состояния.

4.1.3.3.1 Определение технического состояния радиооборудования осуществляется по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущих освидетельствований и сведений об обнаруженных в процессе эксплуатации повреждениях и неисправностях, проведенных ремонтах и замене оборудования по судовой документации.

4.1.3.3.2 Под неисправностью радиооборудования подразумевается частичное нарушение его работоспособности или режима работы, нарушение настройки на вызывных и рабочих частотах, связанное с изменением стабильности частоты, чувствительности и т. п., отдача в антенну мощности, недостаточной для обеспечения требуемой дальности действия передатчиков, малое сопротивление изоляции и т. п.

4.1.3.3.3 Если при освидетельствовании радиооборудования обнаружены повреждения или неисправность, представляющие явную опасность для плавания судна, радиооборудование и судно в целом признаются не соответствующими требованиям Правил по оборудованию морских судов до устранения дефектов. По согласованию с Регистром судно может быть допущено к эксплуатации с ограничением района плавания.

4.1.3.3.4 Неисправность радиооборудования, установленного на судне дополнительно к требуемому Правилами по оборудованию морских судов обязательному составу (см. 4.1.3.2.3), не является основанием признать судно не соответствующим требованиям, однако если его использование представляет опасность для человеческой жизни или для плавания судна, оно не может использоваться по назначению до приведения радиооборудования в исправное состояние.

4.1.4 Освидетельствование навигационного оборудования.

4.1.4.1 Общие положения.

4.1.4.1.1 Обобщенный объем освидетельствований объектов навигационного оборудования, входящих в обязательный состав навигационных приборов и устройств на судне, при освидетельствованиях судов приведен в табл. 2.1.1-2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

По истечении 5-летнего цикла освидетельствования повторяются.

Для пассажирских судов, нефтеналивных, газовозов и химовозов освидетельствование навигационного оборудования проводится ежегодно в объеме очередного освидетельствования.

4.1.4.1.2 Освидетельствование электрического оборудования, механизмов, систем и трубопроводов, конструктивно связанных с навигационным оборудованием или входящих в его схему, проводится в соответствии с требованиями соответствующих разделов настоящего Руководства.

4.1.4.2 Порядок и объем освидетельствований.

4.1.4.2.1 Кроме объектов технического наблюдения, указанных в табл. 2.1.1-2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, на судне должны быть следующие навигационные приборы, входящие в обязательный состав навигационного оборудования в зависимости от валовой вместимости, района плавания и даты постройки, что проверяется при всех периодических освидетельствованиях:

лот простой (ручной);
секстан навигационный;
хронометр;
секундомер;
глобус звездный или равнозначный прибор;
бинокль призменный;
анемометр;
барометр-анероид;
кренометр.

4.1.4.2.2 Навигационное оборудование, установленное на судне по усмотрению судовладельца дополнительно к требуемому Правилами по оборудованию морских судов обязательному составу в целях повышения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, подлежит техническому наблюдению Регистра в полном объеме только в том случае, если оно полностью дублирует (резервирует) оборудование, требуемое Правилами по оборудованию морских судов, в отношении его использования и коммутации с другими видами оборудования, антенными устройствами и источниками питания.

Неисправность дополнительного оборудования отмечается в Акте, но не служит препятствием для выдачи судну документов Регистра.

Если дополнительное оборудование по указанным выше условиям не может быть признано резервным, объем технического наблюдения за ним ограничивается проверкой работоспособности. При этом инспектор должен убедиться, что действие или техническое состояние дополнительного оборудования не может отрицательно повлиять на нормальную работу или привести к выходу из строя требуемого Правилами по оборудованию морских судов навигационного или другого оборудования, а также не представляет опасности для человеческой жизни, сохранности груза и не может служить причиной возникновения пожара или взрыва.

Если действие, использование или размещение дополнительного навигационного оборудования создает помехи нормальной работе и эксплуатации оборудования, требуемого Правилами по оборудованию морских судов, инспектор должен предъявить требования по устранению причин возникновения обнаруженных помех.

Навигационное оборудование, имеющее неисправность, которая может вызвать ситуацию, представляющую угрозу безопасности мореплавания судна, признается несоответствующим установленным требованиям.

4.1.4.2.3 Приборы и устройства в составе навигационного оборудования судна должны быть одобренного Регистром типа, что при изготовлении их под техническим наблюдением Регистра удостоверяется свидетельствами о соответствии Регистра, выданными в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Навигационное оборудование, изготовленное без технического наблюдения Регистра и не имеющее Свидетельства о типовом одобрении, может быть допущено

к установке на судно на основании рассмотрения технической документации (технического описания, схем, протоколов испытаний, сертификатов компетентных органов надзора и т. п.), освидетельствования и проведения испытаний в соответствии с Правилами по оборудованию морских судов. В отдельных случаях вместо испытаний Регистр может признать достаточным рассмотрение протоколов испытаний, подтверждающих соответствие изделий требованиям Правил по оборудованию морских судов.

4.1.4.2.4 Объекты навигационного оборудования освидетельствуются в комплекте с приборами и устройствами в их составе (пультами управления, в том числе дистанционными, репитерами, системами сигнализации, источниками питания, блоками дистанционной передачи, устройствами освещения и т. п.).

4.1.4.2.5 Ежегодное освидетельствование.

4.1.4.2.5.1 Объем каждого ежегодного освидетельствования навигационного оборудования устанавливается в соответствии с 4.1.4.1.1.

4.1.4.2.5.2 При ежегодном освидетельствовании судна осуществляется проверка в действии (Р) навигационного оборудования. При этом осуществляется проверка выполнения обязательной периодической поверки компетентными органами измерительных приборов (Е).

4.1.4.2.5.3 Магнитный компас, запасные части, инструменты и материалы, а также помещения для размещения навигационного оборудования подлежат наружному осмотру (С).

4.1.4.2.5.4 Проверка навигационного оборудования в действии при ежегодном освидетельствовании осуществляется с обязательной проверкой пуска, наличия показаний и работы органов управления, репитеров, устройств дистанционной передачи показаний и систем сигнализации. В отдельных случаях по усмотрению инспектора может быть потребована проверка приборов в действии во время хода судна.

4.1.4.2.6 Очередное освидетельствование.

4.1.4.2.6.1 Объем очередного освидетельствования навигационного оборудования устанавливается в соответствии с 4.1.4.1.1.

4.1.4.2.6.2 При очередном освидетельствовании судна проводится детальный осмотр (О) навигационных приборов и устройств и проверка их в действии (Р). Магнитные компасы и измерительные приборы при этом освидетельствовании подлежат контролю в отношении проведения обязательной периодической проверки соответствующими компетентными органами (Е). Должны быть проведены контрольные замеры глубин эхолотом и замеры сопротивления изоляции, напряжения и силы тока устройств питания (М).

Помещения для размещения навигационного оборудования подлежат наружному осмотру (С). Запасные части, инструменты и материалы подле-жат проверке комплектности и наружному осмотру.

4.1.4.2.6.3 Проверка навигационного оборудования в действии при очередном освидетельствовании осуществляется во время хода судна с контрольной проверкой эксплуатационно-технических характеристик.

4.1.4.2.7 Первоначальное освидетельствование.

4.1.4.2.7.1 До проведения первоначального освидетельствования судна инспектору должна быть предъявлена техническая документация на навигационное оборудование в объеме, необходимом для проверки выполнения требований Правил по оборудованию морских судов, а также судовая документация (документы компетентных органов надзора, заводские документы и т. п.).

Перечень необходимой технической документации по навигационному оборудованию судна указан в разд. 2 части I «Положения об овидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.4.2.7.2 Первоначальное освидетельствование навигационного оборудования должно проводиться в объеме не ниже установленного для очередного освидетельствования в табл. 2.1.1-2 части II «Общие положения» Правил.

4.1.4.2.7.3 При проведении первоначального освидетельствования судна должно быть проверено выполнение требований Правил по оборудованию морских судов в отношении обязательного состава, конструкции и размещения навигационного оборудования в соответствии с валовой вместимостью, назначением, районом плавания судна.

4.1.4.2.7.4 Удовлетворение конструктивным требованиям Правил по оборудованию морских судов к обеспечению точности показаний и снятия отсчетов, чувствительности, устойчивости работы при судовых вибрациях и других подобных требований, проверка которых осуществляется специальными испытаниями с применением соответствующей аппаратуры, определяется по свидетельствам/сертификатам и другим документам, удостоверяющим соответствие навигационного оборудования требованиям Правил по оборудованию морских судов.

В случае необходимости, при отсутствии достаточных данных, может быть потребовано проведение специальных испытаний для проверки регламентированных характеристик.

4.1.4.2.7.5 Если в процессе первоначального освидетельствования установлено наличие в составе навигационного оборудования аппаратуры не одобренного Регистром типа, инспектор должен провести детальное освидетельствование этой аппаратуры для определения соответствия ее конструкции и технических параметров требованиям Правил по оборудованию морских судов.

Если по результатам этого освидетельствования установлено, что оборудование не соответствует основным требованиям Правил по оборудованию морских судов, инспектор должен потребовать его замены аппаратурой одобренного типа.

Если при освидетельствовании инспектор не обнаружит несоответствия требованиям Правил по оборудованию морских судов, аппаратура может быть допущена к эксплуатации до следующего ежегодного освидетельствования судна с представлением в ГУР акта освидетельствования аппаратуры и соответствующей технической документации. В последующем аппаратура может быть допущена к эксплуатации при получении подтверждения ГУР.

4.1.4.2.8 Определение исправности и технического состояния.

4.1.4.2.8.1 Исправность навигационного оборудования определяется:

проверкой работы приборов непосредственно инспектором;

проверкой документации, представляемой судовладельцем (актов, протоколов или иных документов, выданных специализированными организациями, подтверждающих, что приборы находятся в исправном техническом состоянии, с последующим проведением инспектором соответствующих освидетельствований).

Периодическая проверка навигационного оборудования, ремонт, установка, замена, регулировка должны проводиться признанными компетентными предприятиями с выдачей соответствующих документов.

4.1.4.2.8.2 Определение технического состояния навигационного оборудования проводится по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущих освидетельствований и сведений об обнаруженных в процессе эксплуатации повреждениях и неисправностях, проведенных ремонтах и замене оборудования по судовой документации.

4.1.4.2.8.3 Если при освидетельствовании навигационного оборудования обнаружены несоответствия его обязательному составу, размещение не в соответствии с требованиями Правил по оборудованию морских судов, а также повреждения или неисправности, представляющие явную опасность для мореплавания судна,

навигационное оборудование и судно в целом признаются не соответствующими требованиям Правил по оборудованию морских судов до устранения дефектов.

По согласованию с Регистром судно может быть допущено к эксплуатации с ограничением района плавания.

4.1.4.2.8.4 Неисправность навигационного оборудования, установленного на судне помимо требуемого Правилами по оборудованию морских судов обязательного состава (см. 4.1.4.2.2), не является основанием признать судно не соответствующим требованиям, однако если его использование представляет опасность для человеческой жизни или для плавания судна, оно не может использоваться по назначению до приведения навигационного оборудования в исправное состояние.

4.1.4.3 Документы Регистра.

4.1.4.3.1 Выполнение требований Правил по оборудованию морских судов подтверждается документами, указанными в разд. 6 части I «Общие положения», во внутренних процедурах Регистра. В отношении судов, на которые распространяется требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, требования по документам изложены в 1.7, 2.1.1, внутренних процедурах Регистра по оформлению отчетных документов РС.

4.1.4.3.2 Объем упрощенной документации, оформляемой на морские самоходные суда валовой вместимостью менее 100, морские несамоходные суда и суда внутреннего плавания, указан в 6.8 части I «Общие положения».

4.1.5 Освидетельствование оборудования по предотвращению загрязнения с судов.

При освидетельствовании судов в эксплуатации, указанных в 1.3 части I «Общие положения», в отношении предотвращения загрязнения подразделениям Регистра следует руководствоваться положениями Руководства по применению положений международной Конвенции МАРПОЛ 73/78 и, в применимых случаях, Правилами по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и на внутренних водных путях Российской Федерации.

4.1.6 Освидетельствование судовых грузоподъемных устройств.

4.1.6.1 Общие положения.

4.1.6.1.1 Выполнение требований Международной конвенции о технике безопасности и гигиене труда на портовых работах 1979 г. (Конвенция МОТ-152), относящихся к судовым грузоподъемным устройствам, осуществляется посредством выполнения Правил по грузоподъемным устройствам морских судов Регистра, содержащих эти требования.

Положения 4.1.6 применяются при освидетельствовании судовых грузоподъемных устройств, указанных в 1.3.1 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

4.1.6.1.2 Судовые грузовые стрелы, судовые краны и подъемники, верхние строения плавучих кранов и крановых судов, судовые лифты и судовые подъемные платформы[1] подвергаются следующим видам освидетельствований и осмотрам:

.1 первоначальному – перед вводом в эксплуатацию грузоподъемных устройств, изготовленных без технического наблюдения Регистра;

.2 полному освидетельствованию с испытанием пробным грузом – при постройке, перед вводом в эксплуатацию, а также через пятилетние периоды со дня постройки или ввода в эксплуатацию;

.3 ежегодному полному освидетельствованию – каждый год после первоначального или полного (пятилетнего) освидетельствования, но не позднее, чем через 12 мес. после предыдущего освидетельствования, кранов, подъемников, лебедок стрел, судовых лифтов и судовых подъемных платформ, верхних строений плавучих

---

[1] В дальнейшем – грузоподъемные устройства.

кранов и крановых судов, а также заменяемых и съемных деталей, если МА государства флага не предусмотрено иное;

.4 ежегодному осмотру – каждый год после первоначального или полного (пятилетнего) освидетельствования, но не позднее, чем через 12 мес. после предыдущего освидетельствования, стрел и деталей, постоянно укрепленных на стрелах, мачтах и палубах, включая цепные стопоры топенантов;

.5 внеочередному освидетельствованию – после замены грузоподъемного устройства в целом или переносе его на новое место, после переоборудования, ремонта, включая после аварии и в других случаях, предусмотренных в 10.5 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

4.1.6.1.3 Устройства для переноса персонала (УПП), используемые совместно с грузоподъемными устройствами, для этого предназначенными, подвергаются полному освидетельствованию и испытаниям в соответствии с 10.2.12 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов: при первоначальном освидетельствовании (при изготовлении, и/или при вводе в эксплуатацию), а также не реже одного раза в 12 мес (со дня изготовления или ввода в эксплуатацию). По их результатам оформляется Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании заменяемых и съемных деталей (форма 5.1.4). Также результаты освидетельствования должны быть указаны в части II Регистровой книги судовых грузоподъемных устройств.

4.1.6.1.4 Периодические освидетельствования, осмотры и испытания грузоподъемных устройств судов, не совершающих международных рейсов, могут совмещаться с очередными и ежегодными освидетельствованиями судна с применением зачетов досрочных предъявлений и отсрочек, предусмотренных действующей системой периодических освидетельствований судов.

4.1.6.1.5 В промежутках между освидетельствованиями и осмотрами инспектором Регистра грузоподъемных устройств наблюдение за их соответствием выданным на них документам Регистра и настоящему Руководству, соблюдение установленных ограничений в отношении допускаемой грузоподъемности, вылета стрел кранов и углов наклона грузовых стрел, контроль установки стрел и контроттяжек и угла расхождения шкентелей при работе спаренными стрелами, а также контроль за содержанием устройства в состоянии, обеспечивающем его безопасную эксплуатацию, лежит на ответственности командного состава судна.

4.1.6.1.6 Все заменяемые и съемные детали и тросы должны подвергаться тщательному осмотру ответственным лицом, назначаемым капитаном судна, с периодичностью, предписанной в 12.2.1 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов. При обнаружении дефектов ответственным лицом вносятся записи в часть III Регистровой книги грузоподъемных устройств.

4.1.6.1.7 При всех видах освидетельствований, испытаний и осмотров грузоподъемных устройств необходимо руководствоваться разд. 10 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов и инструкциями, приведенными на обороте соответствующих свидетельств, а также программами испытаний.

При этом, как правило, грузоподъемные устройства должны быть испытаны:

.1 при первоначальном освидетельствовании – в объеме программы испытаний, одобренной Регистром;

.2 при полном освидетельствовании – пробным грузом:

для верхних строений кранов – в объеме программы испытаний, одобренной Регистром;

для кранов, лебедок, подъемников, лифтов и судовых подъемных платформ – в объеме требований 10.3 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов;

.3 при внеочередном освидетельствовании – в объеме программы испытаний, одобренной Регистром.

4.1.6.1.8 Устройства для переноса персонала (УПП) должны быть испытаны при первоначальном и каждом последующем полном освидетельствовании – в объеме применимых требований 10.2 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

4.1.6.1.9 Освидетельствования грузоподъемных устройств проводятся инспекторами Регистра в присутствии представителей завода-изготовителя или судовладельца, ответственных за предъявление их Регистру и исправное техническое состояние на судне.

4.1.6.1.10 Испытаниями руководит ответственный представитель завода-изготовителя или судовладельца.

4.1.6.1.11 В случаях необходимости изменений объема или порядка освидетельствования (испытаний) инспектор уведомляет об этом руководителя испытаний.

4.1.6.2 Порядок и объем освидетельствований.

4.1.6.2.1 Освидетельствование грузоподъемного устройства должно проводиться в следующей последовательности:

.1 проверка технической документации и документов Регистра на грузоподъемное устройство;

.2 визуальный осмотр металлоконструкций устройства, опор и креплений «по-походному», фундаментов, подкреплений корпуса, противовесов и грузов для проведения испытаний, осмотр механизмов, катков, зубчатых передач, креплений механизмов к фундаментам и тросов на барабане, цапф и осей всех подшипников, осмотр всех элементов электрооборудования и приборов безопасности;

.3 испытание грузоподъемного устройства в действии без нагрузки (при этом проверяется работа указателей вылетов стрелы, тросов, гаков, производится проверка механических тормозов и лебедок, поворотных устройств и передач, подвесок, подшипников, блоков, проверка всех элементов электрооборудования и приборов безопасности);

.4 испытание грузоподъемного устройства пробной нагрузкой при полном освидетельствовании в соответствии с 4.1.6.1.2.2, в процессе которого инспектор наблюдает за состоянием металлоконструкций, фундаментов, опор и подкреплений, тросов, гаков и противовесов, за работой электроприводов, электротормозов, ограничителей грузового момента с контрольной проверкой конечных выключателей, за работой механизмов, передач тормозов, блоков, подшипников;

.5 осмотр грузоподъемного устройства после испытаний в целях выявления дефектов или остаточных деформаций;

.6 оформление результатов испытаний и освидетельствований отчетом об освидетельствовании (форма 6.1.03) и/или актами (формы 6.3.26, 6.3.30, 6.3.31);

.7 оформление свидетельств (форма 5.1.1 – 5.1.6).

В случаях, когда испытания грузоподъемного устройства прерываются по причине выявления недопустимых дефектов, должен быть составлен Акт свидетельствования судна (форма 6.3.10), содержащий описание дефектов и причин их образования, а также конкретные требования по их устранению и предъявлению устройства к освидетельствованию и повторному испытанию.

4.1.6.2.2 Примерный перечень входящих в номенклатуру Регистра конструкций, механизмов, оборудования и деталей грузоподъемных устройств приведен в приложении к Правилам по грузоподъемным устройствам морских судов.

4.1.6.2.3 До начала освидетельствования необходимо проверить наличие:

всех документов Регистра, требуемых для освидетельствуемого устройства;

документов на заменяемые тросы и съемные детали;

инструкции по эксплуатации грузоподъемного устройства;

судового журнала регистрации результатов осмотра и ремонта этого устройства силами экипажа в период эксплуатации судна, которые должны учитываться

инспектором при определении технического состояния устройства, проверке его в действии, назначении объема ремонтных работ и характера испытаний.

4.1.6.2.4 Испытания грузоподъемного устройства, как правило, должны проводиться в порядке возрастания нагрузок, а именно:

без нагрузки;

грузом менее номинального (рабочего), если это предусмотрено программой испытаний;

номинальной (рабочей) нагрузкой;

нагрузкой, ограниченной приборами безопасности (ограничителями грузоподъемности и грузового момента);

пробной нагрузкой;

нагрузками в соответствии с 6.4 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

После испытаний крана пробной нагрузкой должны быть отрегулированы ограничители грузоподъемности и ограничители грузового момента на нагрузки, превышающие номинальные согласно инструкции по эксплуатации крана, разработанной заводом-изготовителем.

Конкретные пределы регулировки ограничителей должны быть отражены в отчете об освидетельствовании (форма 6.1.03) и/или в актах (формы 6.3.26, 6.3.30, 6.3.31).

4.1.6.2.5 В случаях, когда грузоподъемное устройство предназначено для выполнения грузоподъемных операций одновременно двумя подъемами (механизмами) равной или разной грузоподъемности с кантовкой груза, оно испытывается в соответствии с одобренной программой и специальной инструкцией либо проектом подъема, разработанным на выполнение этих операций.

4.1.6.2.6 Грузоподъемные устройства, обеспечивающие выполнение грузоподъемных операций при определенных параметрах волнения моря (предусмотренных в проекте), должны испытываться по одобренной Регистром программе и методике завода-изготовителя.

4.1.6.2.7 В процессе всех видов испытаний грузоподъемных устройств (особенно при пробных нагрузках и при максимальных вылетах) следует следить за исправностью конструкций, их узлов и деталей, механизмов и оборудования, а после окончания каждого испытания осмотреть их для установления отсутствия дефектов и повреждений, опасных для проведения дальнейших испытаний или эксплуатации после завершения испытаний.

4.1.6.2.8 В случаях неудовлетворительного технического состояния грузоподъемного устройства или при наличии признаков (сведений) нарушения правил эксплуатации этого устройства, а также при наличии признаков, свидетельствующих о неисправности его, следует потребовать вскрытия узлов конструкций, механизмов и оборудования для осмотра ответственных деталей, недоступных во время проведения наружного осмотра.

4.1.6.2.9 При обнаружении в процессе испытаний недопустимых дефектов последние должны быть устранены в объеме и способами, согласованными с инспекторами Регистра, после чего устройство должно быть подвергнуто повторному испытанию, объем которого в каждом случае устанавливается инспектором Регистра.

4.1.6.2.10 При определении технического состояния грузоподъемных устройств следует руководствоваться нормами износов, приведенными в 10.6 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов и МР по ремонту.

4.1.6.3 Оформление документов Регистра.

4.1.6.3.1 При положительных результатах испытаний и освидетельствований оформляются следующие документы Регистра:

Регистровая книга судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании грузоподъемных устройств (форма 5.1.2);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании спаренных грузовых стрел (форма 5.1.3);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании заменяемых и съемных деталей (форма 5.1.4);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании стального троса (форма 5.1.5);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании лифтов (форма 5.1.6).

В отчете об освидетельствовании (форма 6.1.03) и/или в актах (формы 6.3.26, 6.3.30, 6.3.31) указываются: тип, марка, грузоподъемность, количество, расположение или номер грузоподъемных устройств, объем выполненного освидетельствования/испытаний, а также характерные дефекты грузоподъемного устройства, обнаруженные в процессе испытаний, методы их устранения, краткое описание ремонта, модернизация устройства или его деталей.

4.1.6.3.2 При неудовлетворительных результатах испытаний и освидетельствований (см. 4.1.6.2.9), а также когда какое-либо из грузоподъемных устройств будет найдено в неудовлетворительном состоянии без существенного (заводского) ремонта и испытаний, все дефекты и требования по их устранению должны быть отражены в Акте (Актах) освидетельствования судна (6.3.10).

4.1.6.3.3 Регистровая книга судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1) выдается перед вводом в эксплуатацию грузоподъемных устройств, при их изменении (замене) или перестановке на другое судно, а также после полного ее использования по какой-либо части.

4.1.6.3.4 На судно, имеющее несколько одинаковых (по типу, виду) или различных грузоподъемных устройств, выдается одна Регистровая книга на все грузоподъемные устройства, входящие в номенклатуру Регистра, которые вносятся в ее соответствующие части.

4.1.6.3.5 Свидетельства (формы 5.1.2, 5.1.3 и 5.1.6) выдаются перед вводом грузоподъемных устройств в эксплуатацию и полными (пятилетними) освидетельствованиями с испытанием пробной нагрузкой. Срок их действия – 5 лет, после чего Свидетельства возобновляются.

4.1.6.3.6 Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании заменяемых и съемных деталей (форма 5.1.4) выдается на основании проведения испытаний инспектором либо на основании Свидетельства, подписанного компетентным лицом. Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании стального троса (форма 5.1.5), при наличии сертификата завода-изготовителя, выдается на основании проведения испытаний инспектором либо на основании свидетельств, подписанных компетентным лицом.

Срок действия свидетельств не ограничен. Если заменяемые и съемные детали и тросы заменяются, выдаются новые свидетельства.

4.1.6.3.7 В случаях, когда при освидетельствовании судна грузоподъемное устройство не предъявляется к освидетельствованию, либо когда в процессе его испытаний выявлены существенные недостатки (см. также 4.1.6.3.2), а само устройство к повторному испытанию не предъявлено, инспектор в своем Отчете по освидетельствованию (форма 6.1.03) или Акте освидетельствования судовых грузоподъемных устройств (форма 6.3.26) делает запись: «Грузоподъемное устройство к освидетельствованию не предъявлялось по причине (указать причину)», а в Регистровой книге судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1) в колонке «замечания» против записи соответствующего устройства должна быть внесена отметка, например: «Кран № 2 не предъявлен РС (см. Акт № ..... от .....)» или «Лифт пассажирский № 305 не предъявлен РС (см. Акт № ..... от .....)».

4.1.6.3.8 Регистровая книга и свидетельства оформляются инспекторами в соответствии с установленным в РС порядком.

4.2 УКАЗАНИЯ ПО ОФОРМЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ ОТ ИМЕНИ И ПО ПОРУЧЕНИЮ МА ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

4.2.1 Оформление документов от имени и по поручению МА государства флага при смене класса судов без смены флага.

4.2.1.1 Положения 4.2.1 не ограничивают полномочия подразделения, выполняющего смену класса судна, расширять объем освидетельствований от имени и по поручению МА государства флага по своему усмотрению либо в соответствии с требованиями или инструкциями соответствующей МА государства флага. Обязательным условием является наличие поручения МА государства флага в адрес Регистра на выдачу от ее имени свидетельств.

Регистром принимаются в работу поручения и инструкции МА государства флага, направленные исключительно с официальных электронных адресов МА (с официальными доменными именами), указанных в информационной системе РС. Упомянутые поручения и инструкции МА подлежат первичной обработке ГУР.

4.2.1.2 Обязательства и отчетность.

4.2.1.2.1 В дополнение к изложенному в 5.2 и 5.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований» в отношении конвенционных освидетельствований следует учитывать, что, если ИКО, в классе которого находилось судно (в дальнейшем – «теряющее общество»), не имеет системы менеджмента качества, удовлетворяющей требованиям ПССК, например, ПССК МАКО (подтверждается соответствующим документом), и не выполняет своих обязательств или не обеспечивает должного взаимодействия согласно Кодексу о признанных организациях (Кодекс ПО) (см. резолюцию ИМО MSC.349(92)), Регистр должен, насколько возможно, выполнить все свои обязательства, а также соответствующие требования Кодекса ПО и специальные указания МА государства флага.

4.2.1.2.2 В отношении свидетельств, выдаваемых по поручению МА государства флага, следует руководствоваться следующим:

.1 для судов, на которые распространяются положения 5.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», подразделения РС не имеют права выдавать новые свидетельства или иные документы, позволяющие судну эксплуатироваться, до тех пор, пока не будут выполнены все просроченные условия сохранения класса, ранее выставленные теряющим обществом, следующим образом:

Регистром – для судов возрастом не старше 15 лет;

теряющим обществом – для судов возрастом 15 лет и более;

.2 для судов, на которые распространяются положения 5.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», принципы, указанные в 4.2.1.2.2.1, так же применимы, однако, если по каким-либо причинам применение вышеуказанного оказывается невозможным, Регистр должен взять на себя обязательства по его выполнению или запросить соответствующие инструкции у МА государства флага.

4.2.1.3 Чертежи и информация.

4.2.1.3.1 По собственной инициативе или в соответствии со специальными требованиями или инструкциями МА государства флага, РС должен запросить у судовладельца результаты экспертизы или предоставление чертежей или альтернативной технической информации для оформления конвенционных свидетельств или других документов. В случае отсутствия возможности получения необходимых документов до выдачи любых свидетельств предоставляется эквивалентная или альтернативная техническая информация.

4.2.1.3.2 Если судно ранее имело класс РС или ИКО, соответствующего требованиям ПССК, необходимость предоставления чертежей может быть пересмотрена ГУР при условии подтверждения, что никаких изменений/переоборудования судна не проводилось.

4.2.1.3.3 В дополнение к изложенному в 4.2.1.3.2 ГУР должно запросить у теряющего общества перечисленную в Рекомендации МАКО № 117 документацию, относящуюся к «конвенционной» части, с учетом возможных ограничений, налагаемых МА государства флага и национальным законодательством. В случае наличия информации об альтернативном проектировании и альтернативных мерах, документация по их одобрению в отношении конвенционных вопросов запрашивается у судовладельца или у теряющего общества. Решение о передаче по запросу РС дополнительной информации, относящейся к «конвенционной» части, принимает теряющее общество.

4.2.1.4 Объем освидетельствований

4.2.1.4.1 Для судов, на которые распространяются положения 5.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», независимо от типа конвенционного свидетельства и его срока действия, подразделение РС должно выполнить возобновляющее освидетельствование в полном объеме до выдачи любого свидетельства, заменяющее аналогичное, выданное теряющим обществом.

4.2.1.4.2 Для судов, на которые распространяются положения 5.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», подразделение РС должно учитывать тип ранее выданных свидетельств и срок их действия для определения объема предстоящих освидетельствований следующим образом:

.1 если срок действия имеющихся свидетельств истек или действует после продления даты смены класса, подразделение РС должно выполнить возобновляющее освидетельствование в полном объеме до выдачи любого другого свидетельства;

.2 если судно имеет постоянные или временные свидетельства, действующие на дату смены класса, применяются следующие процедуры:

до выдачи Свидетельства о безопасности пассажирского судна Регистр должен произвести в полном объеме освидетельствование для возобновления свидетельства;

до выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию Регистр должен выполнить в полном объеме освидетельствование судов, не подпадающих под требование Конвенции СОЛАС-74, измененной Протоколами 1978 и 1988 гг. с поправками (негармонизированная система освидетельствований), или в полном объеме периодическое освидетельствование судов, подпадающих под требование Конвенции СОЛАС-74, измененной Протоколами 1978 и 1988 гг. (гармонизированная система освидетельствований). В случае, когда освидетельствование для выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (форма 2.1.12) не засчитывается как периодическое или возобновляющее, и признанный теряющим обществом поставщик услуг признается Регистром, освидетельствование может быть ограничено общим осмотром инспектором РС с учетом результатов последнего Отчета о проверке судового радиооборудования ГМССБ, выполненного признанным предприятием (форма 6.3.22.2);

в отношении остальных конвенционных свидетельств подразделение РС должно в обязательном порядке выполнить ежегодное освидетельствование.

.3 если судно на дату смены класса имеет Свидетельство с условием или постоянное свидетельство, срок действия которого ограничен назначенными теряющим обществом датами освидетельствования, в дополнение к изложенному выше в 4.2.1.4.2.2 объему освидетельствования следует повторно проверить отмеченные в свидетельстве или в дополнении к нему несоответствия/дефекты/неисправности и соответствующие требования с условиями.

.4 если при проведении упомянутых выше ежегодных освидетельствований и/или периодических освидетельствований радиооборудования, инспектор обнаруживает какие-либо значительные несоответствия/дефекты/неисправности или большое число незначительных несоответствий/дефектов/неисправностей, которые

указывают, что состояние судна в значительной степени не соответствует свидетельству, выданному ИКО, в классе которого находилось судно, до выдачи любого свидетельства должно быть проведено освидетельствование в полном объеме для возобновления свидетельства (см. 4.2.3).

4.2.1.4.3 В случае смены класса в результате отмены или прекращения действия поручения теряющему обществу от МА государства флага, подразделение РС должно запросить через ГУР специальные инструкции МА государства флага в отношении объема предстоящих освидетельствований, который должен быть не менее указанного выше в 4.2.1.4.1 и 4.2.1.4.2.

4.2.1.5 Тип и срок действия свидетельств.

4.2.1.5.1 В отношении определения типов и сроков действия свидетельств, выдаваемых Регистром, следует учитывать положения 4.2.3, сроки действия имеющихся свидетельств, а также существующие и вновь обнаруженные несоответствия/дефекты/неисправности (при их наличии). Если постоянное свидетельство выдается РС по результатам освидетельствования, не являющегося первоначальным, срок действия свидетельства не может превышать срок действия свидетельства, выданного теряющим обществом.

4.2.1.5.2 Если на момент смены класса существуют невыполненные конвенционные требования, выставленные теряющим обществом, подразделение РС может выдать новое свидетельство с условием выполнения требований в сроки, установленные теряющим обществом. Новое свидетельство выдается со сроком действия, указанным в соответствующем свидетельстве теряющего общества.

4.2.1.6 Положения 4.2.1 не распространяются на процедуры смены классификационного общества, выполняющего освидетельствования по МКУБ, ОСПС и КТМС.

4.2.2 Оформление конвенционных документов при смене флага.

4.2.2.1 Общие положения.

4.2.2.1.1 Положения 4.2.2 применяются, если новая МА государства флага, регистрирующая судно, поручила РС проведение освидетельствований и/или выдачу свидетельств от своего имени, и если судно подпадает под требования применимых международных конвенций и обязательных кодексов. Процедуры освидетельствований соответствуют применимым международным конвенциям и обязательным кодексам.

4.2.2.1.2 Наличие документов и свидетельств РС о соответствии объектов, подлежащих техническому наблюдению в соответствии с требованиями Международных конвенций, не требуется, если только иное не указано в дополнительных требованиях МА государства флага судна.

4.2.2.1.3 Настоящие требования не затрагивают процедуры освидетельствований и/или выдачи свидетельств в соответствии с Кодексами МКУБ, ОСПС или КТМС. Соответствующие процедуры по МКУБ подробно изложены в 14.4 Кодекса МКУБ и ПТ МАКО № 9, в отношении ОСПС – в разделе А. 19.4.2 Кодекса ОСПС и ПТ МАКО N24, в отношении КТМС – в стандарте А5.1.3.7 КТМС и ПТ МАКО № 36.

4.2.2.1.4 Для государств флага, присоединившихся к Протоколам 1988 года, должны соблюдаться требования «Пересмотренного руководства по освидетельствованию в соответствии с гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств» (резолюция ИМО А.1140(31), с поправками).

Для МА государств флага, не присоединившихся к Протоколам 1988 года, должны соблюдаться требования правила I/14 Конвенции СОЛАС-74/78.

4.2.2.1.5 Процедура освидетельствования судов при смене судовладельца, порта регистрации и названия судна изложена в 4.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

4.2.2.1.6 Если судно строилось изначально без информации о его будущем флаге, РС должен убедиться в том, что судно соответствует национальным требованиям того флага, который будет у судна, до выдачи соответствующих документов.

4.2.2.1.7 РС обязан направлять информацию, касающуюся смены флага, в МА государства принимающего флага в объеме, указанном в соответствующем поручении. В случае альтернативного проектирования и мер или наличия изъятий/освобождений, информация или документация об одобрении альтернативного проектирования и мер или наличии изъятий/освобождений, относящихся к объектам конвенционного наблюдения, должны направляться в МА государства принимающего флага для получения дальнейших инструкций.

4.2.2.2 Регистрация судна.

Положения настоящего пункта применимы только при государственной регистрации судов под Государственным флагом Российской Федерации.

4.2.2.2.1 Регистрация судна в одном из реестров судов Российской Федерации (в дальнейшем – реестры судов) в связи с изменением судовладельца, порта регистрации производится органом государственной регистрации (капитаном морского порта) по обращению судовладельца.

4.2.2.2.2 Условия и порядок регистрации судов под Государственным флагом Российской Федерации (включая перечень предоставляемых судовладельцем документов) установлены соответствующими положениями Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов (в дальнейшем – Правила регистрации), утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 мая 2017 г. № 191.

Судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров судов после проведения процедуры идентификации и осмотра судна в случае установления соответствия судна заявленным сведениям о нем. Процедура идентификации (подтверждения соответствия предъявленного объекта указанному в заявлении объекту) и осмотра судна, изложенная ниже в соответствии с Правилами регистрации, распространяется только на первоначальную государственную регистрацию судна, а именно: вновь построенного судна; судна, приобретенного за пределами Российской Федерации или зафрахтованного у иностранного собственника и иного управомоченного лица по бербоут-чартеру до даты принятия органом государственной регистрации решения о государственной регистрации в одном из реестров судов.

Проведение идентификации и осмотра судна не требуется в случаях изменения порта регистрации с сохранением Государственного флага Российской Федерации, а также в случаях изменения судовладельца и названия судна без смены флага РФ. В таких случаях процедура идентификации и осмотра судна не применяется. Заключение о результатах идентификации и осмотра судна (форма 6.3.82рф) не выдается.

.1 Собственник судна или фрахтователь судна по бербоут-чартеру (в дальнейшем – судовладелец) письменно обращается в Регистр для выполнения идентификации и осмотра судна с приложением Заявления и Сведений о судне (форма 430.1.14), которые должны в числе прочего включать:

оценку судовладельцем технического состояния судна (заявление о том. что отсутствуют невыполненные требования МА государства предыдущего флага и/или классификационного общества, или перечень имеющихся несоответствий с указанием сроков и способов устранения);

информацию о проверках судна российскими и иностранными органами государственного портового контроля за последние три года, включая для каждой проверки: дату проверки, порт и страну проверки, общее количество замечаний при проверке, количество замечаний, обусловивших задержание судна, страну и порт

объявления запрета на заход в порт (при наличии), основания для запрета захода в порт;

оценку судовладельцем возможности исполнения судном требований законодательства РФ и международных договоров РФ в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращения загрязнения морской среды, транспортной безопасности, труда в морском судоходстве.

Судовладелец обязан обеспечить Регистру доступ к судну и к документации на судно, включая проектную документацию на судно, его устройства, системы и механизмы, необходимую для проверки технических характеристик.

.2 На этапе идентификации и осмотра Регистр должен оценить:

возможность последующего освидетельствования судна в предписанном нормативными документами РС объеме в случае его государственной регистрации под Государственным флагом РФ и

возможность классификации, если судно не имеет действующего класса РС.

Регистр в срок не более 10 рабочих дней с даты получения заявления судовладельца выполняет:

.2.1 анализ представленных Заявления и Сведений о судне, в том числе для установления:

наличия невыполненных требований МА государства предыдущего флага;

наличия невыполненных требований предыдущего классификационного общества;

возможности устранения указанных требований в период ближайшего освидетельствования Регистром в предписанном объеме в случае регистрации судна под Государственным флагом Российской Федерации;

.2.2 анализ приложенных судовых документов, в том числе для получения информации о проверках судна российскими и иностранными органами государственного портового контроля за последние три года, включая для каждой проверки: дату проверки, порт и страну проверки, общее количество замечаний при проверке, количество замечаний, обусловивших задержание судна, страну и порт объявления запрета на заход в порт (при наличии), основания для запрета захода в порт;

.2.3 анализ имеющейся проектной документации на судно, его устройств, систем и механизмов с целью проверки соответствия применимым требованиям правил РС, законодательства РФ и международных договоров РФ в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращения загрязнения морской среды, труда в морском судоходстве;

.2.4 общий осмотр судна, во время которого инспектору необходимо выполнить оценку его технического состояния на основании судовых свидетельств, проектной документации и маркировки, установить соответствие представленным Сведениям:

названия судна,

номера ИМО,

порта (места), страны предыдущей государственной регистрации и даты ее аннулирования (если таковые имелись),

бортового номера (для судов рыбопромыслового флота, при наличии),

позывного сигнала (при наличии и на основании информации об образованном позывном сигнале, представленной заявителю радиочастотной службой, или разрешения на судовую радиостанцию),

разрешенных морских районов ГМССБ, типа и назначения судна, района плавания,

главных размерений судна (длины наибольшей, ширины наибольшей, высоты борта),

вместимостей судна (валовой и чистой), дедвейта, максимальной осадки в грузу и в балласте, высоты надводного борта, максимального надводного габарита,

даты и места постройки, наименования судостроительной верфи,

материала корпуса и надстроек,

числа, типа, мощности и места постройки главных двигателей, максимальной скорости хода в грузу и в балласте, типа и количества движителей (если применимо),

вида топлива,

количества и вместимости каждого из грузовых трюмов (танков), вместимости топливных танков, танков пресной воды,

типа, количества и грузоподъемности каждого из грузоподъемных устройств,

количества пассажирских мест,

количества и вместимости каждого из коллективных спасательных средств, максимального количества членов экипажа,

типа рулевого устройства,

количества и производительности осушительных средств,

количества и производительности противопожарных средств,

других объектов и документов, необходимых для идентификации и оценки технического состояния.

На основании перечисленного Регистр выдает Заключение о результатах идентификации и осмотра судна (по образцу, согласно приложению № 3 к Правилам регистрации (форма 6.3.82рф)) или для спортивного парусного судна – акт первоначального освидетельствования (по образцу, согласно приложению № 4 к Правилам регистрации (форма 6.3.83рф)), в котором указывает информацию о проведенной идентификации судна, дает оценку соответствия судна заявленным сведениям о нем, дает оценку технического состояния судна, при этом подтверждает, что необходимые требования выполнены, или имеется перечень несоответствий, которые могут быть устранены при освидетельствовании, которое будет выполнено Регистром при ближайшем освидетельствовании Регистром после регистрации судна под Государственным флагом РФ.

Если несоответствий не выявлено:

в пункте 35 Заключения (форма 6.3.82рф) должна быть сделана запись: «Судно соответствует заявленным о нем сведениям. При освидетельствовании судна Регистром после его государственной регистрации под Государственным флагом РФ (при положительных результатах освидетельствования, выполненного в объеме, предписанном правилами РС) будет возможно подтвердить выполнение применимых требований законодательства РФ, включая применимые требования правил РС, и международных договоров РФ в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращения загрязнения морской среды, труда в морском судоходстве»;

для судна, не имеющего действующего класса РС, в пункте 36 Заключения (форма 6.3.82рф) должна быть сделана запись: «В случае государственной регистрации под Государственным флагом РФ на основании официального обращения компании (указать наименование заявителя) и при положительных результатах освидетельствования, выполненного в объеме, предписанном правилами РС, судно может быть классифицировано Российским морским регистром судоходства с выдачей свидетельств, подтверждающих соответствие судна применимым требованиям правил РС, законодательства РФ и международных договоров РФ в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращения загрязнения морской среды, труда в морском судоходстве»;

для судна, имеющего действующий класс РС, в пункте 36 Заключения (форма 6.3.82рф) должна быть сделана запись: «В случае государственной регистрации под Государственным флагом РФ на основании официального обращения компании (указать наименование заявителя) и при положительных результатах освидетельствования Регистром в связи со сменой флага на флаг РФ класс судна может быть сохранен, и на судно могут быть выданы свидетельства, подтверждающие

соответствие судна применимым требованиям правил РС. законодательства РФ и международных договоров РФ в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращения загрязнения морской среды, труда в морском судоходстве».

В случае выявления несоответствий они должны быть перечислены в пункте 35 Заключения (форма 6.3.82рф) с указанием возможности их устранения при ближайшем освидетельствовании, которое будет выполнено Регистром после регистрации судна под флаг РФ (перечень несоответствий должен быть указан непосредственно в пункте 35 Заключения (форма 6.3.82рф) или в приложении к Заключению).

При выполнении указанной выше процедуры идентификации и осмотра судна должны быть выполнены применимые положения 3.4, части I «Общие положения» по фотографированию осмотренных объектов и документов.

Документы, выданные Регистром по результатам идентификации и осмотра судна, передаются судовладельцем в орган государственной регистрации.

Для судов, находящихся в совместном или двойном классе, информирования ИКО не требуется.

.3 В том случае, если в Регистр поступило обращение от судовладельца со ссылкой на требование от органа государственной регистрации о проведении освидетельствования судна с целью подготовки заключения об утрате судном качества судна в результате перестройки или любых других изменений или заключения о соответствии судна сведениям, ранее внесенным в реестр судов, то Регистр должен выполнить указанное освидетельствование и выдать судовладельцу требуемое заключение для предоставления в орган государственной регистрации. Заключение должно быть оформлено в виде акта (форма 6.3.10).

4.2.2.2.3 По согласованию с капитаном порта вместо вышеуказанных правоустанавливающих документов судовладелец может представить подразделению РС выданные капитаном порта или иным органом морской администрации РФ временные или постоянные Свидетельство о праве собственности на судно и Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ.

4.2.2.2.4 В случае, если в этот период выполняется также смена класс судна, следует руководствоваться положениями разд. 5 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.2.2.3 Документы, необходимые Регистру для освидетельствования при смене флага.

4.2.2.3.1 При обращении судовладельца в подразделение РС с заявкой на освидетельствование судна и выдачу документов в связи со сменой флага Регистру должны быть представлены оригиналы или нотариально заверенные копии документов, перечисленных ниже в 4.2.2.3.1.1 — 4.2.2.3.1.3.

4.2.2.3.1.1 При смене любого флага на Государственный флаг РФ:

свидетельство о праве собственности на судно;

постоянное или временное свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;

свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна;

классификационное свидетельство;

конвенционные свидетельства, выданные от имени государства, чей флаг имело судно;

Разрешение на судовую радиостанцию, выданное уполномоченным органом Российской Федерации.

4.2.2.3.1.2 При смене флага РФ на флаг другого государства:

временное или постоянное Свидетельство о регистрации судна в реестре государства нового флага;

временную или постоянную Лицензию на судовую радиостанцию, выданную уполномоченной организацией государства нового флага;

Свидетельство о минимальной численности экипажа, выданное морской администрацией государства нового флага;

Классификационное свидетельство;

конвенционные свидетельства, выданные от имени РФ.

Примечание. Для проведения освидетельствований в объеме делегированных Регистру полномочий и выдачи конвенционных документов в связи со сменой флага судов, состоящих в классе Регистра, не требуется наличия отдельных поручений МА государства флага, с которыми у Регистра заключено Соглашение по делегированию полномочий на выполнение конвенционных освидетельствований. Исключением является МА государства флага Мальты, которая дает отдельное поручение по каждому судну при смене флага на мальтийский. Объем полномочий, делегированных морскими администрациями на выполнение освидетельствований, приведен на веб-сайте Управления судов в эксплуатации в разделе «Дополнительные требования МА».

4.2.2.3.1.3 При смене любого флага на флаг любого государства, иного чем РФ:

временное или постоянное Свидетельство регистрации судна в реестре государства нового флага;

временную или постоянную Лицензию на судовую радиостанцию, выданную МА или уполномоченной МА государства нового флага;

Свидетельство о минимальной численности экипажа, выданное МА государства нового флага;

Классификационное свидетельство;

конвенционные свидетельства, выданные от имени государства, чей флаг имело судно.

Примечание. См. примечание к 4.2.2.3.1.2.

4.2.2.4 Объем освидетельствований при смене флага.

4.2.2.4.1 Освидетельствование судна необходимо провести в объеме делегированных Регистру полномочий с учетом дополнительных указаний МА государства флага, при этом следует:

проверить имеющиеся на судне документы, выданные от имени государства, под флагом которого ранее эксплуатировалось судно, с целью проверки сроков их действия и наличия невыполненных требований;

провести освидетельствование с целью проверки, что конструкция и состав корпуса, механизмов, систем, оборудования и снабжения не претерпели изменений с момента последнего освидетельствования, и нет препятствий для сохранения прежнего срока действия судовых документов, а дополнительные требования МА государства нового флага, если они имеются, выполнены;

проверить, что произведена замена и перерегистрация идентификационных номеров судового радиооборудования (аварийного радиобуя, судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы, устройства цифрового избирательного вызова, аппаратуры узкополосного буквопечатания), и в паспортах по радиооборудованию об этом сделаны соответствующие записи;

проверить, что на корпусе судна и спасательных средствах нанесено новое название судна и порта регистрации;

в соответствии с требованиями некоторых МА государства флага необходимо нанести регистрационный номер (official number) и величину чистой вместимости на мидель-бимсе (MAIN BEAM).

В дополнение к освидетельствованиям, указанным ниже, необходимо обеспечить, чтобы название государства нового флага, порта регистрации и название судна были указаны (в зависимости от того, что применимо) в конвенционных документах (информация об остойчивости, Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP), и т. п.) и на спасательных шлюпках, спасательных плотах, спасательных кругах и т.п.

4.2.2.4.2 Если смена флага не будет совпадать по времени со сроками предписанных освидетельствований для возобновления или подтверждения новых свидетельств, которые будут выдаваться принимающей МА государства флага или от ее имени, объем освидетельствований для основных конвенционных свидетельств должен быть следующим:

.1 для Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции – ежегодное освидетельствование;

.2 для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию – возобновляющее/периодическое освидетельствование;

.3 для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению – ежегодное освидетельствование;

.4 для Свидетельства о безопасности пассажирского судна – объем освидетельствований согласно 4.2.2.4.2.1 — 4.2.2.4.2.3;

.5 для Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью – ежегодное освидетельствование;

.6 для Международного свидетельства о предотвращения загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом – ежегодное освидетельствование;

.7 для Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами – возобновляющее освидетельствование;

.8 для Международного свидетельства о предотвращения загрязнения атмосферы – ежегодное освидетельствование;

.9 для Международного свидетельства о грузовой марке – ежегодное освидетельствование;

.10 для Международных свидетельств о годности судна к перевозке сжиженных газов/опасных химических грузов – ежегодное освидетельствование.

Примечание. При смене флага судна, находящегося в рамках гармонизированной системы освидетельствований и выдачи свидетельств (HSSC) на флаг, на который не распространяется эта система, применяются следующие положения:

если смена флага происходит в течение 2 лет после первоначального/последнего возобновляющего освидетельствования, должно проводиться ежегодное освидетельствование;

если смена флага происходит по истечении 2 лет после первоначального/последнего возобновляющего освидетельствования, должно проводиться возобновляющее освидетельствование.

Должны также учитываться особые требования МА государства флага, связанные с вышеуказанными конвенционными свидетельствами.

4.2.2.4.3 В отношении других свидетельств, документов, выданных от имени и по поручению МА государства флага, не указанных в 4.2.2.4.2, объем освидетельствования должен, по меньшей мере, совпадать с объемом соответствующего ежегодного освидетельствования.

4.2.2.4.4 Если даты освидетельствований для выдачи новых свидетельств, которые будут выдаваться принимающей МА государства флага или выдаваться по ее поручению, совпадают с периодом проведения предписанных освидетельствований, то должно проводиться соответствующее возобновляющее/промежуточное/периодическое/ежегодное освидетельствование.

Необходимо учитывать конкретные обстоятельства с тем, чтобы избежать необоснованного вида освидетельствования (например, докования судна для освидетельствования с связи с возобновлением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции и т.п.).

4.2.2.4.5 Если освидетельствования были выполнены Регистром не более чем за 3 месяца до смены флага, то такие освидетельствования, за исключением освидетельствования для подтверждения/возобновления/выдачи Свидетельства о безопасности судна по радиооборудованию, по решению ГУР, могут быть засчитаны для переоформления свидетельства в связи со сменой флага. При этом необходимо учитывать возраст и техническое состояния судна, а также статистику его задержаний властями государства порта.

4.2.2.4.6 Если Регистр не имел поручения от предыдущей МА государства флага на освидетельствование судна и/или выдачу свидетельств (свидетельства оформлены ИКО), или, если теряющая МА государства флага не являлась стороной соответствующей конвенции, то должны проводиться соответствующие первоначальные/возобновляющие освидетельствования для выдачи Свидетельства о безопасности судна по радиооборудованию, Свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности пассажирского судна, Международного свидетельства о грузовой марке, Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, Международного свидетельства о предотвращения загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом, Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами, Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы, Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов/опасных химических грузов наливом.

4.2.2.5 Документы, оформляемые Регистром по результатам освидетельствования при смене флага.

4.2.2.5.1 В случае смены любого флага на Государственный флаг РФ после государственной регистрации судна РС оформляет документы, указанные в 4.2.2.5.2.

4.2.2.5.2 После регистрации судна под флаг и получения Регистром документов, перечисленных в 4.2.2.3 по результатам освидетельствования необходимо:

.1 оформить следующие документы:

новые свидетельства от имени правительства государства нового флага;

новое Мерительное свидетельство (по форме РС или МА государства нового флага, в зависимости от указаний морской администрации);

Акт о маркировке судна (Ship's Carving and Marking Note), если этого требует морская администрация;

итоговый отчет по освидетельствованию (форма 6.1.03) с чек-листом, оформленным в системе STORM (форма 6.1.01) или чек-листы соответствующей формы (в обоснованных случаях);

Акты освидетельствований в соответствии с требованиями международных конвенций и соответствующие чек-листы (для международных конвенций, требования которых не учтены в системе STORM);

Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10) в связи со сменой флага (может не оформляться, если вся необходимая информация, касающаяся смены флага, содержится в документах, указанных выше). Акт, если оформляется, составляется на русском и английском языках при переходе судна под флаг Российской Федерации, и только на английском языке – при переходе судов под другие флаги. По просьбе судовладельца в этих случаях Акт может быть оформлен также и на русском языке.

Примечание. Внесение поправок, изменений, дополнительных записей в имевшиеся на судне до смены флага свидетельства не допускается. Они должны быть переоформлены.

В остальные документы допускается вносить изменения, которые должны быть заверены подписью и печатью инспектора, с проставлением даты (см. 4.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

Если в результате проверки представленных документов и проведенного освидетельствования не выявлено препятствий для сохранения прежних сроков действия судовых документов, то они могут быть сохранены, независимо от сроков действия временных регистрационных документов, выданных МА государства нового флага.

При отсутствии возможности переоформления действующее Мерительное свидетельство может быть продлено на срок не более 3 мес. (с момента смены флага) внесением в графу «Примечания» Мерительного свидетельства соответствующей записи (для судов под российским флагом – на английском и русском языках; для судов под иными флагами – на английском языке и, по желанию судовладельца, на русском языке). Для оформления нового Мерительного свидетельства следует информировать судовладельца/оператора о необходимости заблаговременного направления в ГУР заявки на оформление расчета вместимости судна;

.2 проверить наличие (если применимо) и, если требуется одобрение, переодобрить от имени МА государства нового флага эксплуатационную документацию (при наличии поручения на одобрение документации):

Инструкцию по загрузке;

Информацию об остойчивости;

Расчет вместимости;

Информацию об аварийной посадке и остойчивости;

Информацию об остойчивости при перевозке зерна (для выдачи свидетельства о пригодности судна для перевозки зерна насыпью);

Информацию об остойчивости и прочности при перевозке незерновых навалочных грузов (для выдачи свидетельства о пригодности судна для перевозки незерновых навалочных грузов – см. правило VI/7.2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками);

Наставление по креплению грузов;

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;

План операций с мусором (только для судов под флагом Российской Федерации);

Другую документацию, руководства, буклеты и схемы, требуемые Международными Конвенциями, Кодексами (см., например, Приложение 12 к резолюциям ИМО A.1119(30), FAL.2/Circ.131 – по применимости).

Если судно длительное время не предъявлялось РС или в других обоснованных случаях, при проверке эксплуатационной технической документации инспектором РС проверяется отсутствие сведений о существенном переоборудовании, модернизации, ремонтов, замены механизмов, устройств, оборудования и снабжения, которые могли привести к изменениям характеристик судна, наличие на судне всей необходимой документации, наличие штампов об одобрении документации ИКО-членом МАКО или МА государства флага (где требуется), а также на соответствие каким требованиям разработана и одобрена документация (выполнение применимых требований Конвенции СОЛАС-74 с поправками, Международного Кодекса по остойчивости в неповрежденном состоянии, Международного Кодекса по перевозке зерна насыпью и т.п.), наличие перевода на рабочий язык экипажа и т.п.

При проверке документации об остойчивости, аварийной остойчивости инспектором РС может потребовано предоставление следующей документации: схема деления судна на отсеки с указанием отверстий в переборках и палубах, а также с указанием типа закрытий; схема перетоков и устройств для спрямления крена; схема балластной и осушительной систем, теоретический чертеж (если имеется); чертеж общего расположения; схема водонепроницаемых отсеков; копия действующего свидетельства

о грузовой марке. Для судов, плавающих или которые будут эксплуатироваться в зимнее время в зимних сезонных зонах, установленных Конвенцией LL-66/88 /Правилами РС о грузовой марке морских судов, требуется проверить наличие расчета остойчивости с учетом обледенения,

При отсутствии замечаний, документация подлежит одобрению Регистром (если требуется одобрение со стороны МА государства флага или по правилам РС) с простановкой соответствующего штампа. В случае наличия сомнений, отсутствия необходимой документации или сведений в документации, документация подлежит одобрению инспектором РС, выполняющим освидетельствование, временно на срок, согласованный ГУР. При этом инспектором РС выставляется соответствующее требование о разработке необходимой документации, доработке существующей и необходимости ее одобрения Регистром, а также о переводе документации на рабочий язык экипажа и предоставления одобренной документации, перевода (если необходимо) на борту судна на срок временного одобрения документации.

Проверка инспектором РС остальных документов, наличие которых на судне предусматривается конвенциями, но одобрение Администрацией непосредственно не оговорено, должна ограничиваться подтверждением факта их наличия и своевременного заполнения, актуализации».

4.2.2.6 Направление документов после освидетельствования судна.

4.2.2.6.1 По завершении освидетельствования судна в связи со сменой флага электронные копии выданных документов направляются в подразделения по наблюдению за судами в эксплуатации в установленном в Регистре порядке (см. также 4.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

4.2.3 Оформление и аннулирование документов, выданных от имени и по поручению МА государства флага, в случае обнаружения несоответствий/дефектов/неисправностей.

4.2.3.1 Общие положения.

4.2.3.1.1 Положения 4.2.3 определяют обязанности инспекторского состава при обнаружении несоответствий/дефектов/неисправностей или при предъявлении результатов их устранения на судах с классом Регистра.

4.2.3.1.2 Положения 4.2.3 распространяются на процесс выполнения работ, связанных с освидетельствованием судов по поручениям морских администраций.

4.2.3.2 Термины, определения, сокращения.

4.2.3.2.1 В 4.2.3 использованы следующие термины, определения и сокращения.

Временное Свидетельство (Interim Certificate) – свидетельство, выдаваемое инспектором после удовлетворительного завершения освидетельствования для того, чтобы позволить судну продолжить рейс, пока готовится Свидетельство, выдаваемое на полный срок/постоянное. Временное Свидетельство обычно сохраняет силу в течение 5 мес. со дня выдачи.

Значительные несоответствия/дефекты/неисправности (Detainable deficiencies/defects) – выявленные несоответствия/дефекты/неисправности, которые представляют опасность для людей на борту, остойчивости или целостности судна, груза или может привести к загрязнению. В 4.2.3.4 приведен перечень таких несоответствий/дефектов/неисправностей по различным конвенционным свидетельствам.

Этот перечень не является исчерпывающим, а дает примеры значительных несоответствий/дефектов/неисправностей для каждой международной конвенции или кодекса.

Незначительные несоответствия/дефекты/неисправности (Minor deficiencies/defects) – выявленные

несоответствия/дефекты/неисправности, которые позволяют судну выйти в море и не представляют опасности для судна, окружающей среды или людей на борту в течение отведенного для их устранения времени.

Свидетельство или Свидетельство, выдаваемое на полный срок/постоянное (Certificate or Permanent/Full Term Certificate) – свидетельство, выдаваемое после удовлетворительного завершения первоначального или возобновляющего освидетельствования. Свидетельство сохраняет силу до того момента, когда нужно проводить новое периодическое/возобновляющее освидетельствование. Свидетельство может быть также выдано впервые или повторно, если все несоответствия/дефекты/неисправности, из-за которых было выдано Свидетельство с условием, устранены.

Свидетельство с условием (Conditional Certificate) – свидетельство с соответствующим сроком действия, выдаваемое инспектором на судно при наличии незначительных несоответствий/дефектов/неисправностей, которые не могут быть исправлены в порту, где проводится освидетельствование. Свидетельство с условием действительно только в течение периода времени, необходимого судну для того, чтобы достигнуть порта, где несоответствия/дефекты/неисправности могут быть устранены.

Примечание. Некоторые МА государства флага, например, Либерии и Маршалловых островов, требуют называть такие Свидетельства «краткосрочными Свидетельствами» (Short Term Certificates).

4.2.3.3 Порядок оформления или аннулирование свидетельств при обнаружении несоответствий/дефектов/неисправностей.

4.2.3.3.1 При освидетельствовании судна в соответствии с требованиями международных конвенций в том числе резолюции ИМО А.1140(31) инспекторам РС необходимо руководствоваться следующим:

.1 если при проведении любого вида освидетельствований будут выявлены значительные несоответствия/дефекты/неисправности, которые:

указывают на то, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, представитель МА государства флага, назначенный инспектор или признанная организация должны руководствоваться требованиями правила 1/6 (с) Конвенции СОЛАС-74/88/04, правила 3.4 Приложения 1 к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 8.2.5 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 4.5 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 6(1) Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 1.5.1.3 Кодекса МКХ с поправками, правила 1.5.1.3 Кодекса МКГ с поправками и правила 1.6.1.3 Кодекса КХ с поправками, а также LL-66/88/04. Эти документы требуют, чтобы немедленно принимались меры по устранению выявленных недостатков;

не могут быть полностью устранены в порту, где проводилось освидетельствование, или

не могут быть компенсированы временными мерами, при выполнении которых значительные несоответствия/дефекты/неисправности получат статус незначительных (при условии согласования между Регистром и МА государства флага и оформления соответствующего соглашения или принятия специального решения),

то в случаях, когда меры по устранению недостатков не приняты, выдача или продление международных свидетельств запрещается, соответствующее свидетельство должно быть аннулировано, а МА государства флага немедленно уведомлена. Если судно находится в порту другой стороны, соответствующие власти государства порта также должны немедленно уведомляться.

Примечание. Несмотря на то, что LL-66/88 не содержит специальных требований, но если освидетельствование для оформления Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки показывает неудовлетворительное состояние судна или его оборудования, представитель МА государства флага, номинированный сюрвейер или признанная организация должны, тем не менее, руководствоваться положениями 4.2.3.3.1.1;

.2 если при первоначальном или возобновляющем освидетельствовании будут выявлены значительные несоответствия/дефекты/неисправности, которые невозможно полностью устранить в порту, где проводилось освидетельствование, то следует выдать Свидетельство с условием/краткосрочное Свидетельство с тем, чтобы судно могло совершить переход в порт, где выявленные несоответствия/дефекты/неисправности могут быть полностью устранены, а в Свидетельство под его названием следует внести запись «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL»)/«КРАТКОСРОЧНОЕ» («SHORT TERM»). Выявленные несоответствия/дефекты/неисправности с указанием деталей соответствующих условий (требований) и с назначенной датой их устранения должны быть указаны в Свидетельстве с условием/краткосрочном Свидетельстве или приложены к нему.

.3 если при ежегодном, промежуточном, периодическом освидетельствованиях, при освидетельствовании по требованию портовых властей или других непериодических освидетельствованиях будут выявлены значительные несоответствия/дефекты/неисправности, которые невозможно полностью ликвидировать в порту, где проводилось освидетельствование, то:

имеющееся на судне Свидетельство, выдаваемое на полный срок/постоянное, должно быть аннулировано. Продление такого Свидетельства не допускается;

на судно следует выдать Свидетельство с условием/краткосрочное Свидетельство, при этом в Свидетельстве под его названием следует внести запись «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL»)/«КРАТКОСРОЧНОЕ» («SHORT TERM»), а несоответствия/дефекты/неисправности, которые не были устранены, должны быть указаны в Свидетельстве с условием или в приложении к нему; либо в Свидетельстве под записью «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL»)/КРАТКОСРОЧНОЕ («SHORT TERM») необходимо сделать ссылку на Акт освидетельствования, в котором зафиксированы допущенные значительные несоответствия/дефекты/неисправности (например: см. Акт № ..... от..../see Report No…..of…...).

После устранения выявленных несоответствий/дефектов/неисправностей Свидетельство с условием/краткосрочное свидетельство должно быть аннулировано, а Свидетельство, выдаваемое на полный срок/постоянное, восстановлено.

Если по условиям соглашения РС с МА государства флага требуется согласование возможности выдачи Свидетельства с условием, то необходимо обратиться в МА государства флага.

Для судов, эксплуатирующихся под флагом РФ, возможность выдачи Свидетельства с Условием должна быть согласована с ГУР;

.4 если незначительные несоответствия/дефекты/неисправности не устранены в процессе освидетельствования, то:

если несоответствия/дефекты/неисправности также относятся и к классу, то условия сохранения класса могут быть выставлены с указанием деталей соответствующих т условий (требований) и с назначенной датой их устранения (см. Приложение 17);

если выявленные несоответствия/дефекты/неисправности относятся только к конвенционным вопросам, то конвенционные условия (требования) с назначенной датой могут быть выставлены инспектором РС с указанием деталей соответствующих

условий и с назначенной датой их устранения, с или без переоформления соответствующего Свидетельства с условием/краткосрочного Свидетельства.

Указанные действия должны быть согласованы с или сообщены МА государства флага судна, смотря, что требуется по условиям соглашения между Регистром и МА государства флага.

Для судов, эксплуатирующихся под флагом РФ, выставляемые конвенционные условия (требования) должны быть согласованы с ГУР.

В случае необходимости по решению инспектора, комбинация несколько незначительных несоответствий/дефектов/неисправностей, может привести к аннулирования постоянного конвенционного Свидетельства и его замене его на Свидетельство «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL»)/«КРАТКОСРОЧНОЕ» («SHORT TERM») по согласованию с МА, если требуется по условиям соглашения между Регистром и МА.

Примечание. Включая незначительные несоответствия/дефекты/неисправности, отнесенные к условиям (требованиям) признанного МА государства флага классификационного общества к устройству механическим и электрическим установкам, как указано, например, в пр. II-1/3-1 СОЛАС-74.

Окончательное решение о значительности несоответствия/дефекта/неисправности принимается инспектором РС.

4.2.3.3.2 Согласно принятой в РС практике ежегодные и промежуточные освидетельствования проводятся в течение 3 мес. до или после установленных сроков.

В случае, если незначительные несоответствия/дефекты/неисправности выявлены в начале этого периода, Свидетельство с условием может быть оформлено в соответствии с 4.2.3.3.1.3.

4.2.3.3.3 Все действия, связанные с выставлением конвенционных условий (в случае незначительных несоответствий/дефектов/неисправностей), аннулированием или оформлением краткосрочных (или с условием) международных свидетельств, должны быть согласованы подразделениями Регистра с ГУР. Согласование вопросов возможности оформления краткосрочных свидетельств (или свидетельств с условием) с МА государства флага находится в компетенции Главного управления РС.

4.2.3.3.4 Конвенционное свидетельство, срок действия которого ограничен сроком выполнения условия становится недействительным в том случае, если выставленные Регистром условия (требования), связанные с этим свидетельством, не выполнены к установленному сроку.

4.2.3.3.5 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока выполнения конвенционного условия (требования)/срока действия краткосрочного конвенционного свидетельства (или свидетельства с условием):

за 3 (три) месяца до установленной даты; или

незамедлительно после выставления условия (выдачи такого свидетельства) или изменения срока условия (требования) по решению МА и актуализации учетных данных судна на сайте РС, если для устранения условия (требования) предписан срок менее 3 (трех) мес. (срок действия такого свидетельства менее трех месяцев).

В уведомлении особое внимание судовладельца должно быть обращено на то, что в случае невыполнения конвенционного условия (требования) Регистр будет вынужден проинформировать об этом МА государства флага.

4.2.3.3.6 В случае, если на назначенную дату выполнения условия (требования) судно не находится в процессе освидетельствования, заявка на проведение освидетельствования по закрытию условия (требования) от судовладельца не получена, то в течение одного рабочего дня подразделение РС по наблюдению

в эксплуатации должно уведомить о просроченном условии (требовании) ГУР, которое, в свою очередь, должно сообщить об этом в МА государства флага в срок, установленный соглашением между МА государства флага и РС, или в течение 3 (трех) рабочих дней, смотря по тому, что наступит раньше. По согласованию с МА, допускается уведомлять МА об этом через интернет (статус освидетельствований судна с информацией о сроках действия классификационного и конвенционных свидетельств, просроченных условиях (требованиях) и т.п. доступны для просмотра на сайте РС через личный кабинет).

4.2.3.3.7 В случае, если в ГУР (по согласованию с МА в применимых случаях) принято решение о новом сроке выполнения ранее выставленного конвенционного условия (требования), то подразделение РС по наблюдению в эксплуатации:

актуализирует статус освидетельствований в соответствии с решением ГУР;

независимо от наличия заявки на проведение освидетельствования по закрытию условия (требования) от судовладельца уведомляет судовладельца о новом сроке выполнения условия (требования).

В случае, если на новую назначенную дату выполнения условия (требования) судно не находится в процессе освидетельствования РС, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации руководствуется положениями 4.2.3.3.6.

4.2.3.3.8 При получении от эксперта МКУБ информации о недостатках, связанных с техническим состоянием судна, подразделение РС по наблюдению за судами в эксплуатации в соответствии с положениями 4.2.3.3.1 – 4.2.3.3.6 проводит анализ выявленных несоответствий/дефектов/неисправностей и принимает решение в отношении необходимости организации освидетельствования судна, а также по действиям в отношении выданных соответствующих документов (выставление условия (требования), ограничение/приостановление срока действия документов и т.п.). Информация о принятом решении должна быть доведена до сведения судовладельца. При выставлении условия (требования) следует также руководствоваться положениями Приложения 17 к Руководству.

4.2.3.4 Перечень значительных несоответствий/дефектов/неисправностей.

4.2.3.4.1 В помощь инспекторскому составу подразделений РС предлагается следующий примерный перечень значительных несоответствий/дефектов/неисправностей требованиям соответствующих международных конвенций и кодексов:

.1 в отношении Конвенции СОЛАС-74/78:

.1.1 нарушение нормальной работы пропульсивной установки или других соответствующих механизмов, а также электрических установок;

.1.2 наличие чрезмерного количества нефтесодержащей смеси в льялах, на изоляции трубопроводов, включая выхлопные патрубки в машинном отделении, загрязненные нефтепродуктами, нарушение работы осушительных насосов;

.1.3 нарушение нормальной работы аварийного генератора, освещения, батарей и выключателей;

.1.4 нарушение нормальной работы главного и вспомогательного рулевых приводов;

.1.5 отсутствие, недостаточная вместимость или серьезное ухудшение качества коллективных спасательных средств, спусковых устройств и индивидуальных спасательных средств;

.1.6 отсутствие или существенное ухудшение технического состояния, не позволяющее использовать по назначению противопожарные сигнальные системы, огнетушители, стационарные системы пожаротушения, вентиляционные клапаны, противопожарные заслонки и быстро закрывающиеся устройства;

.1.7 отсутствие, существенное ухудшение или нарушение нормальной работы противопожарной защиты в районе грузовой палубы на танкерах;

.1.8 отсутствие несоответствие/дефект/неисправность или серьезное нарушение в работе сигнально-отличительных огней, сигнальных фигур или звуковых сигналов;

.1.9 отсутствие или выход из строя элементов радиооборудования для подачи сигналов бедствия и осуществления связи;

.1.10 отсутствие или выход из строя элементов навигационного оборудования с нарушением требования правила V/16.2 Конвенции СОЛАС-74/78 с поправками;

.1.11 отсутствие откорректированных навигационных карт и/или других соответствующих навигационных публикаций, необходимых для планируемого рейса, учитывая, что в качестве замены карт могут быть использованы электронные карты и информационные системы (см. резолюцию ИМО А.817(19));

.1.12 наличие источников искрообразования у вытяжной вентиляции для помещений грузовых насосов;

.1.13 выход из строя системы инертных газов;

.1.14 неосуществление или невыполнение расширенной программы освидетельствований в соответствии с правилом XI-1/2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ESP с поправками;

.1.15 отсутствие или неисправность регистратора данных рейса (РДР), когда его использование является обязательным.

.2 в отношении Кодекса МКХ с поправками:

.2.1 отсутствие или повреждение предохранительных устройств в системе высокого давления;

.2.2 электрооборудование изначально небезопасно или не соответствует требованиям Кодекса;

.2.3 наличие источников искрообразования в взрывоопасных зонах;

.2.4 недостаточная теплозащита для термочувствительных продуктов;

.2.5 сигнализаторы давления в грузовых танках не действуют;

.3 в отношении Кодекса МКГ с поправками:

.3.1 отсутствие закрывающих устройств в жилых и служебных помещениях;

.3.2 нарушение газонепроницаемости переборок;

.3.3 дефекты воздушных шлюзов;

.3.4 отсутствие или неисправность быстрозапорных клапанов;

.3.5 отсутствие или неисправность предохранительных клапанов;

.3.6 электрооборудование изначально небезопасно или не соответствует требованиям Кодекса;

.3.7 нерабочее состояние вентиляции в грузовой зоне;

.3.8 нерабочее состояние аварийной сигнализации по давлению в грузовых танках;

.3.9 неисправность установки по обнаружению газа и/или установки по обнаружению токсичного газа;

.4 в отношении Конвенции LL-66/88:

.4.1 повреждения или коррозия значительной части листов и прилегающего набора корпусных конструкций, влияющих на эксплуатационные и прочностные характеристики судна, кроме случаев, когда был произведен временный ремонт, после которого классификационное общество подтвердило возможность и условия эксплуатации до порта, где будет произведен необходимый полный ремонт;

.4.2 отсутствие одобренной информации об остойчивости;

.4.3 отсутствие, существенное ухудшение технического состояния, дефекты задраивающих устройств и устройств люковых закрытий и закрытий водонепроницаемых/непроницаемых при воздействии погоды дверей;

.4.4 перегруз судна;

.4.5 отсутствие знаков грузовых марок или их маркировки (окрашивания);

.5 в отношении Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78:

.5.1 отсутствие, серьезное ухудшение технического состояния или выход из строя фильтрующего оборудования нефтесодержащих вод, системы контроля и регулирования сброса нефтепродуктов или сигнальных устройств (15 млн$^{-1}$);

.5.2 оставшаяся вместимость отстойного или шламового танков недостаточна для выполнения рейса;

.5.3 нет Журнала нефтяных операций;

.5.4 установлен неразрешенный обводный сброс;

.5.5 невыполнение требований Правила 20.4 или альтернативных требований, указанных в Правиле 20.7;

.6 в отношении Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78:

.6.1 отсутствие одобренного Руководства по методам и устройствам сброса (P&A Manual);

.6.2 отсутствие Книги регистрации груза;

.6.3 установлен неразрешенный обводный сброс;

.7 в отношении Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78:

.7.1 тип установки для обработки сточных вод не соответствует типу, одобренному в соответствии со стандартами и методами испытаний, разработанными Организацией;

.7.2 тип систем для размельчения и обеззараживания сточных вод не одобрен;

.7.3 вместимость сборного танка, не удовлетворяет требованиям администрации государства флага и недостаточна для предполагаемого рейса;

.7.4 трубопровод для сброса сточных вод в приемные сооружения, снабженный стандартным сливным соединением, отсутствует;

.8 в отношении Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78/97:

.8.1 судовой дизельный двигатель с выходной мощностью более 130 кВт, установленный на судно 1 января 2000 г. или после этой даты, или судовой дизельный двигатель, который подвергся существенному переоборудованию 1 января 2000 г. или после этой даты, которые не соответствуют Техническому Кодексу по NO_x, или которые не соответствуют предельным значениям выбросам NO_x;

.8.2 одобренное средство, сертифицированное Администрацией и коммерчески доступное, не установлено после первого возобновляющего освидетельствования, указанного в МАРПОЛ 73/78, для судового дизельного двигателя с выходной мощностью более 5000 кВт и с объемом каждого цилиндра 90 или более литров, который установлен на судно 1 января 1990 г. или после этой даты, но ранее 1 января 2000 гг.;

.8.3 до 1 января 2020 г., в зависимости от метода, используемого для демонстрации соответствия SO_x, содержание серы в любом жидком топливе, используемого на судне, превышает 4,5 % по массе до 1 января 2012 г., 3,5 % по массе на 1 января 2012 или после этой даты и 0,5 % по массе на 1 января 2020 или после этой даты, с учетом положений Приложения VI/18.2 МАРПОЛ 73/78;

с 1 января 2020 г., в зависимости от метода, используемого для демонстрации соответствия SO_x, содержание серы в любом жидком топливе, используемом на судне, превышает 0,5 % по массе, с учетом положений правила 18 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78;

.8.4 несоответствие/дефекты/неисправности применимым требованиям при эксплуатации в районах контроля выбросов SO_x. Содержание серы в любом топливе, используемом на судне, превышает 0,1% по массе 1 января 2015 года или после этой даты, когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов SO_x, и, соответственно, согласно положениям правила Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.

.8.5 инсинератор, установленный на судно 1 января 2000 г. или после этой даты, не соответствует требованиям содержащихся в Приложении VI к Дополнению или стандартной спецификации для судовых инсинераторов, разработанной ИМО.

4.2.4 Процедура составления и обработки сообщений инспекторов о недостатках, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне.

4.2.4.1 Общие положения.

Настоящая процедура определяет обязанности инспекторского состава по уведомлению организации, ответственной за проведение аудита системы управления безопасностью (СУБ) судна, и МА государства флага, если требуется, в случае обнаружения недостатков, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне, а также описывает порядок оформления Сообщения (форма 6.3.65). Настоящая процедура составлена на основе Процедурного требования МАКО № 17 (Rev.2 Oct 2020).

4.2.4.2 Область применения.

4.2.4.2.1 В настоящей процедуре дано описание процедуры сообщений о недостатках, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне и последующих действий.

4.2.4.2.2 В настоящей процедуре даны указания для инспекторов по идентификации таких недостатков.

4.2.4.3 Определения.

Администрация – правительство, под флагом которого судно имеет право плавать.

Документ о соответствии (ДСК) – документ, выданный компании, которая соответствует требованиям МКУБ.

Инспектор – инспектор РС, проводящий классификационное или конвенционное освидетельствование, не связанное с МКУБ.

Компания – собственник судна или другая организация или лицо, как, например, управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные МКУБ.

Международный Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый резолюцией ИМО А.741(18) с поправками.

Недостаток – дефект или отказ при эксплуатации судна, части конструкции судна, его механизмов, оборудования, систем или недостаток в технической документации.

Объективное доказательство – количественная или качественная информация, отчетные документы или установленный факт, относящиеся к наличию и внедрению элемента системы управления безопасностью.

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации – подразделение РС, на учете которого находится судно и в котором находится формуляр судна.

Региональное подразделение – подразделение РС, проводившее освидетельствование судна (направившее инспектора на судно для проведения классификационного или конвенционного освидетельствования, не связанного с МКУБ).

Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ) – документ, выдаваемый на судно, подтверждающий, что компания и осуществляемое ею управление судном соответствуют одобренной системе управления безопасностью (СУБ).

Система управления безопасностью (СУБ) – структурированная и документированная система, которая дает возможность персоналу эффективно проводить политику компании в области безопасности и защиты окружающей среды.

Сообщение (форма 6.3.65) – документ, заполняемый инспектором согласно настоящей процедуре.

4.2.4.4 Порядок составления сообщения.

4.2.4.4.1 Инспектор должен составить Сообщение (форма 6.3.65), если во время проведения любого освидетельствования судна (в том числе: периодического (ежегодного/промежуточного/очередного) или внеочередного классификационного или конвенционного, а также связанного с проверками судов портовыми властями или администрациями или по иным основаниям) был выявлен недостаток, который может относиться к внедрению МКУБ на судне.

4.2.4.4.2 Если во время проведения указанных в 4.2.4.4.1 освидетельствований не обнаружено недостатков, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне, инспектор должен внести соответствующую запись в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

4.2.4.4.3 По результатам любого проведенного освидетельствования судна инспектор должен вносить в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) одну из следующих записей (с указанием текущей даты):

.1 «[дата] Сообщение о недостатках согласно ПТ № 17 МАКО составлено / The Report on deficiencies under IACS PR 17 has been completed»;

.2 «[дата] Недостатки согласно ПТ № 17 МАКО не выявлены. / Deficiencies under IACS PR 17 have not been revealed».

4.2.4.4.4 Сообщение о следующих недостатках должно быть оформлено инспектором:

.1 недостатках, связанных с техническим состоянием судна совокупность которых указывает на то, что процедуры технического обслуживания, указанные в документации по СУБ, реализованы неэффективно (Технические недостатки);

.2 недостатках, связанных с отклонениями от требований документации и требованиям по отчетам (Недостатки в документации);

.3 недостатках, возникших в следствии нарушения требований по эксплуатации (Эксплуатационные недостатки);

.4 других недостатках, серьезно влияющих на безопасность судна, людей или окружающей среды (Прочие недостатки).

4.2.4.4.5 Инспектор должен предоставить оформленное Сообщение капитану судна или представителю компании и информировать их о том, что оно может быть направлено в организацию, ответственную за проведение аудита СУБ судна, как это определено в журнале непрерывной регистрации.

4.2.4.5 Порядок обработки сообщения.

4.2.4.5.1 Уведомление об оформлении Сообщения (форма 6.3.65), при наличии в комплекте документов по заявке в системе «Тезис» такой формы, автоматически направляется в ГУР для анализа оформленных недостатков и принятия необходимых мер.

4.2.4.5.2 В случае когда ответственный отдел ГУР принимает решение, что недостатки могут относиться к внедрению МКУБ на судне, Сообщение в течение 10 рабочих дней должно быть направлено:

в классификационное общество, выступающее в качестве признанной организации (Ответственной организации) и МА государства флага, если требуется (адреса и контактная информация размещены на веб-сайте МАКО: www.iacs.org.uk), или

в МА государства флага, если аудит СУБ судна выполняет МА государства флага или другое классификационное общество иное чем указано выше.

4.2.4.5.3 Если по какой-либо причине Сообщение не будет направлено в течение 10 рабочих дней с момента получения, то причины задержки должны быть документально зафиксированы.

4.2.4.6 Порядок обработки информации об отсутствии недостатков.

4.2.4.6.1 Формы 6.3.51-1 с информацией об отсутствии недостатков, связанных с потенциальным несоответствием СУБ, заполненные инспектором согласно 4.2.4.4.3,

с поступлением их в подразделение, на учете которого состоит судно, направляются на хранение в формуляр.

4.2.4.7 Инструкция по составлению Сообщения (форма 6.3.65).

4.2.4.7.1 При составлении Сообщения инспектор должен руководствоваться своим опытом, а также приведенными ниже примерами недостатков (см. табл. 4.2.4.7.1).

Таблица 4.2.4.7.1

Категория	Примеры недостатков
Технические недостатки	Неудовлетворительное состояние корпуса, главной палубы, закрывающих устройств, лееров, трапов. Неисправные/отсутствующие средства пожаротушения и спасательные средства, оборудование по предотвращению загрязнения. Протечки и нефтепродукты в помещениях машинного отделения (МО), насосных отделениях и т.д. Недостатки, относящиеся к техническому состоянию судна, которые могут повлечь за собой ограничения, приостановки, снятия класса судна или конвенционных свидетельств.
Эксплуатационные недостатки	Компания не была уведомлена об аварийных происшествиях и опасных ситуациях. Команда не способна удовлетворительно провести практическую демонстрацию судовых операций, таких как пуск пожарного насоса, аварийного генератора, двигателя спасательной шлюпки и т.д. Команда не способна эффективно взаимодействовать при выполнении своих обязанностей. Неспособность команды удовлетворительно выполнить обязательные учения, такие как учения по борьбе с пожаром, учения по применению спасательных средств, учения по предотвращению загрязнения и т. д.
Недостатки в документации	Истекшие по сроку действия классификационное или конвенционные свидетельства, не подтвержденные должным образом. Просроченные освидетельствования, просроченные проверки или просроченные условия класса. Судовая копия ДСК недействительна или не соответствует типу судна. В оригинале СвУБ имеются неверные данные или отсутствуют подтверждения. Отсутствуют планы аварийных мероприятий и соответствующий судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP) (контактные лица на берегу должны быть указаны на данный момент и должны соответствовать названию компании/адресу, указанным в ДСК и СвУБ). Записи в судовом журнале о соответствующих учениях и т.д. не соответствуют обязательным требованиям. Неверные записи или их отсутствие в журнале нефтяных операций. Не актуализирован план противопожарной защиты.
Прочие недостатки	Личный состав судна не соответствует Свидетельству о минимальном составе экипажа судна. Капитан, командный состав и младший командный состав не имеют сертификации в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ. Серьезные несоответствия в отношении административно-хозяйственной работы и содержания камбуза, жилых и провизионных помещений. В случае задержания судна портовыми властями или властями государства флага и отсутствуют подтверждения того, что организация ответственная за аудит СУБ судна, которая определена в журнале непрерывной регистрации, не была проинформирована.

Примечания:

1. Недостатки не должны включаться в Сообщение, если:

они рассматриваются как обычные для судна данного типа и возраста;

недостатки, которые были ранее выявлены компанией или экипажем судна, заинтересованные стороны проинформированы соответствующим образом, компания и персонал, работающий на борту судна принимает адекватные меры по этим недостаткам.

2. Сообщение не должно быть оформлено, если:

имеется подтверждение того, что организация ответственная за аудит СУБ была проинформирована о задержании портовыми властями или властями государства флага судна и необходимо проведение дополнительного аудита СУБ судна;

на борту судна присутствует аудитор организации, ответственной за проведение аудита СУБ судна с целью проведения аудита, и инспектор проинформировал его о наличии недостатков. Данный факт должен быть

Категория	Примеры недостатков
задокументирован в разделе «дополнительная информация инспектору и судовладельцу» конвенционной части Статуса освидетельствований судна.	

4.2.4.8 В случае, если применимые конвенционные свидетельства аннулированы (в том числе по желанию судовладельца) и при этом на судне имеется действующее СвУБ, подразделение РС, проводившее освидетельствование, должно информировать об этом ГУР. Копия Статуса освидетельствований судна, оформленная по результатам освидетельствования и содержащая информацию о прекращении действия конвенционных свидетельств, направляется в ГУР в составе оперативной информации о проведенном освидетельствовании для принятия решения об аннулировании СвУБ в соответствии с 4.3.4 и 4.3.5 части I «Общие положения».

4.3 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУДНУ ИЗЪЯТИЯ (ОСВОБОЖДЕНИЯ) ОТ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ (МК)

4.3.1 Общие положения.

4.3.1.1 Рассмотрение, подтверждение возможности и назначение условий предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК всецело являются прерогативой МА государства флага.

4.3.1.2 При необходимости Регистр предоставляет МА государства флага заключение об условиях предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК.

Порядок действий Регистра в таком случае определен:

для судов под флагом РФ в 4.3.2 и 4.3.3;

для судов под флагом иным, чем флаг РФ, в 4.3.4.

4.3.1.3 Регистр выполняет освидетельствование судна с целью оформления изъятия (освобождения) только при наличии соответствующего решения МА государства флага.

4.3.2 Первоначальное предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК для судна под флагом РФ.

4.3.2.1 Порядок первоначального предоставления судну под флагом РФ изъятия (освобождения) от выполнения требований МК содержится в Постановлении Правительства РФ от 24 декабря 2008 г. № 1012 «О предоставлении судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г., Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 г. к ней) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.

4.3.2.2 Для рассмотрения возможности первоначального предоставления судну изъятия (освобождения) судовладельцу или его законному представителю (далее – заявителю) следует направить в адрес Федерального агентства морского и речного транспорта соответствующее заявление. Копия заявления должна быть направлена заявителем в ГУР, а в отношении судна рыбопромыслового флота в том числе и в Федеральное агентство по рыболовству РФ в соответствии с применимыми положениями «Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по предоставлению судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г., Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 г. к ней) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.», утвержденного Приказом Министерства транспорта РФ от 17 июля 2012 г. № 239.

4.3.2.3 ГУР в течение трех рабочих дней с момента получения копии заявления направляет запрос в подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, касательно условий первоначального предоставления судну изъятия (освобождения). При необходимости такой запрос может быть направлен в том числе и в профильные отделы ГУР.

4.3.2.4 Подразделение РС в течение трех рабочих дней с момента получения запроса направляет в ГУР заключение о возможности первоначального предоставлении изъятия (освобождения) с указанием условий его предоставления.

4.3.2.5 По получении заключения от подразделения РС ГУР подготавливает мнение Регистра о возможности первоначального предоставления изъятия (освобождения) и направляет его в Федеральное агентство морского и речного транспорта.

4.3.2.6 Временной интервал с момента получения копии обращения заявителя до момента направления мнения Регистра в Федеральное агентство морского и речного транспорта, как правило, не должен превышать 15 рабочих дней.

4.3.2.7 Получив решение Федерального агентства морского и речного транспорта, ГУР в течение трех рабочих дней с момента его получения информирует о нем подразделение РС, проводящее освидетельствование судна/по наблюдению в эксплуатации.

4.3.2.8 Подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, в течение одного рабочего дня с момента получения от ГУР решения Федерального агентства морского и речного транспорта информирует о нем заявителя и, в случае если решение положительное, о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию с целью документального оформления решения Федерального агентства морского и речного транспорта.

4.3.2.9 Решение Федерального агентства морского и речного транспорта должно быть размещено подразделением РС по наблюдению в эксплуатации в соответствующем разделе формуляра судна.

4.3.3 Повторное (последующее) предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК для судна под флагом РФ.

4.3.3.1 В случае, если изъятие (освобождение) было оформлено на судно ранее, но после этого судно меняло флаг РФ на иной, а также в случае, если изменились условия, на которых изъятие (освобождение) было предоставлено, то необходимо руководствоваться порядком первоначального предоставления изъятия (освобождения) в соответствии с 4.3.2.

4.3.3.2 В случае, если изъятие (освобождение) было оформлено на судно ранее, а за время эксплуатации судна его флаг (РФ) не менялся, и условия, при которых было выдано изъятие (освобождение), не изменились, то решение о возобновлении изъятия (освобождения) может быть принято Регистром.

4.3.3.3 Для рассмотрения возможности возобновления ранее оформленного свидетельства об изъятии (освобождения) для судна под флагом РФ судовладельцу следует направить соответствующее заявление только в адрес ГУР.

4.3.3.4 ГУР в течение трех рабочих дней с момента получения заявления направляет запрос в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации или в подразделение РС, выполняющее освидетельствование, касательно соблюдения условий ранее предоставленного судну под флагом РФ изъятия (освобождения). При необходимости такой запрос может быть направлен в том числе и в специализированные отделы ГУР.

4.3.3.5 Подразделение РС в течение трех рабочих дней с момента получения запроса направляет в ГУР подтверждение о выполнении условий, на которых изъятие (освобождение) предоставлялось ранее. В заключении подразделения РС должна содержаться информация с учетом 4.3.3.1 и 4.3.3.2.

4.3.3.6 Получив заключение подразделения РС, ГУР в течение трех рабочих дней с момента его получения направляет в подразделение РС решение Регистра о возможности возобновления свидетельства об изъятии (освобождения).

4.3.3.7 Подразделение РС в течение одного рабочего дня с момента получения решения ГУР информирует о нем судовладельца.

4.3.3.8 Временной интервал с момента получения обращения судовладельца до момента направления решения ГУР о возобновлении свидетельства об изъятии (освобождения) не должен превышать 15 рабочих дней.

4.3.3.9 Если на момент получения решения ГУР судно предъявляется к какому-либо освидетельствованию, то решение ГУР и поручение на его выполнение должны быть направлены в копии в подразделение, выполняющее освидетельствование судна.

4.3.3.10 Решение ГУР должно быть размещено подразделением РС по наблюдению в эксплуатации в соответствующем разделе формуляра судна.

4.3.4 Предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований Международных конвенций (МК) для судна под флагом, иным чем РФ.

4.3.4.1 Для получения изъятия (освобождения) судовладельцу или его законному представителю (далее – заявителю) необходимо направить соответствующее обращение в адрес МА флага государства судна. Копия такого обращения может быть направлена в Регистр.

4.3.4.2 Если МА государства флага запрашивает мнение Регистра в отношении условий предоставления изъятия (освобождения), то организация рассмотрения такого запроса и направление мнения Регистра об условиях предоставления изъятия (освобождения) находится в компетенции ГУР.

4.3.4.3 При подготовке мнения Регистра в адрес МА государства флага следует обращать особое внимание на наличие требований отдельных МА государства флага в отношении формы направления мнения Классификационного общества об условиях предоставления изъятия (освобождения).

4.3.4.4 Временной интервал с момента получения запроса от МА государства флага до момента направления мнения Регистра как правило не должен превышать 5 рабочих дней.

4.3.4.5 Если решение МА государства флага направлено только в адрес Регистра, то ГУР в течение одного рабочего дня информирует о нем заявителя с указанием необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию с целью оформления решения МА.

4.3.4.6 Если решение МА государства флага направлено заявителю, а в копии в Регистр, то ГУР в течение трех рабочих дней должен информировать заявителя о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию с целью оформления решения МА.

4.3.4.7 Если решение МА государства флага направляется только заявителю, то информирование Регистра о данном решении и направлении заявки на внеочередное освидетельствование выполняются заявителем. По получению такой информации ГУР в течение одного рабочего дня направляет соответствующее поручение в подразделение, в регионе деятельности которого запланировано проведение внеочередного освидетельствования.

4.3.4.8 Если решение МА государства флага судна направляется заявителем в адрес подразделения, в регионе которого запланировано проведение освидетельствования судна, то подразделение в течение одного рабочего дня информирует ГУР о получении решения МА государства флага. По получении такой информации ГУР в течение одного рабочего дня направляет соответствующее поручение в данное подразделение.

4.3.4.9 Если на момент получения решения МА государства флага судно предъявляется к какому-либо освидетельствованию, то решение МА государства флага и поручение на его выполнение должны быть направлены в копии в подразделение, проводящее освидетельствование судна.

4.3.4.10 Решение МА государства флага должно быть размещено подразделением по наблюдению в эксплуатации в соответствующем разделе формуляра судна.

4.3.5 Оформление решения МА государства флага в отношении предоставления изъятия (освобождения).

4.3.5.1 Решение МА государства флага в отношении предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК должно быть надлежащим образом оформлено Регистром при условии положительных результатов внеочередного освидетельствования с целью проверки выполнения условий предоставления судну изъятия (освобождения), назначенных решением МА государства флага.

4.3.5.2 Если решение МА государства флага касается предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований СОЛАС-74, то Регистром, в зависимости от правила, по которому предоставлено изъятие, оформляется Свидетельство об изъятии к одному из следующих выданных Регистром Свидетельств:

Свидетельство о безопасности грузового судна;

Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;

Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию;

Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;

Свидетельство о безопасности пассажирского судна.

Само Свидетельство с Перечнем/Дополнением (при необходимости) переоформляются с внесением информации о выдаче Свидетельства об изъятии.

4.3.5.3 Если решение МА государства флага касается предоставления судну освобождения от выполнения требований положений Конвенции МППСС, Регистром оформляется Свидетельство об изъятии к Свидетельству о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

Само Свидетельство с Перечнем/Дополнением переоформляются с внесением информации о выдаче Свидетельства об изъятии.

4.3.5.4 Если решение МА государства флага касается предоставления судну изъятия от выполнения требований правил Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., то Регистром оформляется Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки с Дополнением (при необходимости).

Свидетельство о грузовой марке в этом случае не выдается, если не предусмотрено иных указаний МА государства флага.

4.3.5.5 Если решение МА государства флага касается предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований какого-либо Кодекса, Регистром оформляется Свидетельство об изъятии к соответствующему Свидетельству.

Само Свидетельство с Перечнем переоформляются с внесением информации о выдаче Свидетельства об изъятии

4.3.5.6 Срок действия Свидетельства об изъятии не должен превышать срока действия Свидетельства, для которого выдано Свидетельство об изъятии.

4.3.5.7 Свидетельство об изъятии должно содержать перечень условий, при которых оно выдается, указанных в решении МА государства флага.

4.3.5.8 Если решение МА государства флага касается предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований правил Приложений к Конвенции МАРПОЛ 73/78, Регистром переоформляются Свидетельство (в зависимости от Приложения к Конвенции, от выполнения правил которого предоставлено освобождение) с Дополнением (при наличии) с целью внесения в данные документы соответствующей информации и отметок, если требованиями МА государства флага не предусмотрено иное.

4.3.5.9 При выполнении внеочередного освидетельствования с целью оформления освобождения (изъятия) инспектор РС должен:

оформить Акт (форма 6.3.10);

внести в конвенционный раздел Статуса освидетельствований дополнительную информацию о предоставлении судну освобождения (изъятия) со ссылкой

на решение МА государства флага и/или поручение ГУР и о выполнении внеочередного освидетельствования.

Российский морской регистр судоходства

Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8

www.rs-class.org/ru/