



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 17 июня 2025 г. № 903

МОСКВА

Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта

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

1. Утвердить прилагаемые:
технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта;

изменения, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации.

2. Федеральному агентству по техническому регулированию и метрологии не позднее чем за 30 дней до дня вступления в силу абзаца второго пункта 1 настоящего постановления утвердить перечень документов по стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента, утвержденного настоящим постановлением.

3. Признать утратившими силу:
постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4476);

пункт 121 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации по вопросам деятельности Министерства здравоохранения Российской Федерации, утвержденных постановлением

Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2012 г. № 882 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам деятельности Министерства здравоохранения Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 37, ст. 5002);

постановление Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2015 г. № 426 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 19, ст. 2830);

постановление Правительства Российской Федерации от 29 мая 2018 г. № 613 "О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 23, ст. 3295);

постановление Правительства Российской Федерации от 6 августа 2020 г. № 1183 "О внесении изменений в технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, № 33, ст. 5386);

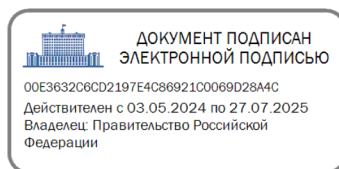
пункт 1 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации, утвержденных настоящим постановлением.

4. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования, за исключением:

абзаца второго пункта 1 и пункта 3 настоящего постановления, вступающих в силу по истечении 6 месяцев со дня официального опубликования настоящего постановления;

пункта 2 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации, утвержденных настоящим постановлением, вступающего в силу с 1 сентября 2025 г.

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Мишустин

УТВЕРЖДЕН
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 17 июня 2025 г. № 903

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ

о безопасности объектов внутреннего водного транспорта

I. Общие положения

1. Настоящий технический регламент в соответствии с Федеральным законом "О техническом регулировании" устанавливает обязательные для применения и исполнения минимально необходимые требования к безопасности объектов технического регулирования (далее - объекты регулирования), направленные на достижение предусмотренных настоящим техническим регламентом целей, требования к маркировке объектов регулирования и правила ее нанесения, а также правила идентификации и оценки соответствия объектов регулирования.

Объекты регулирования, указанные в подпунктах "а" и "в" пункта 5 настоящего технического регламента, предусмотрены перечнем объектов технического регулирования согласно приложению № 1.

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

Действие настоящего технического регламента распространяется на объекты регулирования, указанные в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, при их эксплуатации в водных бассейнах, включенных в перечень водных бассейнов в зависимости от разряда водного бассейна, указанный в пункте 18 настоящего технического регламента.

Действие настоящего технического регламента не распространяется: на объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта и суда, которые изготовлены (построены) до вступления в силу технического

регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта" (далее - технический регламент № 623), или проекты которых согласованы и контракты на строительство которых заключены до вступления в силу технического регламента № 623, а также на материалы и изделия для судов, изготовленные до вступления в силу технического регламента № 623, за исключением требований настоящего технического регламента в части эксплуатации (вывода из эксплуатации), утилизации или ликвидации, а также иных требований настоящего технического регламента, которыми прямо предусмотрено их применение для указанных объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, судов, а также материалов и изделий для судов;

на плавучие заправочные станции, которые изготовлены (построены) или проекты которых согласованы и контракты на строительство которых заключены до вступления в силу настоящего технического регламента, за исключением требований к эксплуатации (выводу из эксплуатации) и утилизации плавучих заправочных станций;

на суда, имеющие в качестве главной силовой установки ядерную паропроизводящую установку и (или) установку прямого преобразования энергии на базе ядерного реактора.

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

4. Выполнение требований настоящего технического регламента должно обеспечить:

- а) биологическую безопасность объектов регулирования;
- б) взрывобезопасность объектов регулирования;
- в) гидрометеорологическую безопасность объектов регулирования;
- г) единство измерений;
- д) механическую безопасность объектов регулирования;

- е) пожарную безопасность объектов регулирования;
- ж) термическую безопасность объектов регулирования;
- з) химическую безопасность объектов регулирования;
- и) электрическую безопасность объектов регулирования;
- к) электромагнитную совместимость в части обеспечения работы приборов и оборудования, которые относятся к объектам регулирования;
- л) экологическую безопасность объектов регулирования;
- м) энергетическую эффективность и ресурсосбережение объектов регулирования.

5. К объектам регулирования относятся:

- а) объекты внутреннего водного транспорта, включающие:
подлежащие государственной регистрации суда, за исключением маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов, плавучие заправочные станции;

- материалы и изделия для судов;

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

- в) объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта, включающие:

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

- средства навигационного оборудования;

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

- причалы и причальные сооружения, предназначенные для целей судоходства (в том числе для причаливания, швартовки и стоянки судов и плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов и багажа, посадки, высадки пассажиров), за исключением причалов для маломерных судов, используемых в некоммерческих целях;

- паромные переправы на внутренних водных путях Российской Федерации (далее - внутренние водные пути);

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

6. Требования настоящего технического регламента обязательны для их выполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими проектирование (включая изыскания), строительство,

эксплуатацию (вывод из эксплуатации), ремонт, ликвидацию и утилизацию объектов регулирования, и органами государственного контроля (надзора), осуществляющими государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

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

"администрация бассейна внутренних водных путей" - администрация бассейна внутренних водных путей в значении, предусмотренном Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

"акватория порта" - акватория порта в значении, предусмотренном Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

"бункеровка" - передача жидкого или газообразного топлива на судно из береговых или плавучих сооружений, транспортных средств для заправки судна топливом, необходимым для эксплуатации (движения) и энергообеспечения самого судна;

"взрывоопасный груз" - груз классов 1, 2.1 или 3 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям;

"внесудовые водоохраные средства" - следующие береговые или плавучие пункты приема загрязнений, образующихся на судах в процессе эксплуатации:

суда - сборщики загрязнений;

специализированные причалы для приема сточных вод и мусора;

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

"гидрометеорологическая безопасность" - состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от воздействия опасных природных явлений, изменений климата;

"живучесть судна" - способность судна в достаточной мере сохранять и восстанавливать свои навигационные качества и обеспечивать безопасность находящихся на борту людей и сохранность грузов при аварийных обстоятельствах;

"изготовитель" - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые строят объекты регулирования, изготавливают и распространяют изделия для них или передают по договору право

распространения другому юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, модернизируют и переоборудуют объекты регулирования, наносят на объекты регулирования и изделия для них товарный знак или другое отличительное обозначение, тем самым принимая на себя обязательства по обеспечению безопасности объектов регулирования или изделий для них;

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

"лицо, осуществляющее подготовку проектной документации" - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые разрабатывают проектно-конструкторскую документацию на объект регулирования;

"лицо, осуществляющее строительство судна" - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые располагают специальным строительно-монтажным оборудованием, оснасткой и специально подготовленным персоналом и которые строят, модернизируют, переоборудуют или ремонтируют суда, официально признают себя ответственными за безопасность построенного, модернизированного, переоборудованного или отремонтированного судна, если при эксплуатации не были нарушены ограничения, наложенные разработанным проектом либо иными документами, которые регламентируют безопасную эксплуатацию судна;

"лицо, ответственное за эксплуатацию" - юридическое или физическое лицо, осуществляющее эксплуатацию объектов регулирования и несущее ответственность за выполнение обязанностей, возлагаемых на него в соответствии с настоящим техническим регламентом;

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

"машинные помещения категории "А" - машинные помещения, в которых расположены:

двигатели внутреннего сгорания, используемые в качестве главных двигателей;

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

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

"навалочный груз" - кусковый, зернистый, порошкообразный или пылевидный груз, транспортируемый без упаковки;

"навигационный период" - календарный период использования внутренних водных путей в целях судоходства;

"огнеопасный груз" - груз классов 4.1 или 4.2 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, а также легковоспламеняющиеся жидкости, включая нефтепродукты, температура вспышки которых более 60 градусов Цельсия в закрытом тигле (сосуде);

"опасные грузы" - опасные грузы в значении, предусмотренном Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

"орган классификации судов" - организация, уполномоченная на классификацию и освидетельствование судов в соответствии со статьей 35 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

"отстой" - стадия эксплуатации, при которой судно не используется по назначению и находится в отведенном для его размещения месте с обеспечением сохранности в течение определенного срока;

"паромная переправа на внутренних водных путях" - участок водного пути, на котором осуществляется перевозка сухопутных транспортных средств, грузов и пассажиров между береговыми пунктами;

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

"пассажирское судно" - судно, предназначенное для перевозки более 12 пассажиров;

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

"перегрузочный комплекс" - совокупность объектов инфраструктуры порта, предназначенных для обслуживания судов и производства перегрузочных работ и включающих в себя необходимые для этого причалы, склады, служебно-вспомогательные здания и сооружения, портовые перегрузочные машины и оборудование;

"персонал лица, ответственного за эксплуатацию" - экипаж судна или иной персонал, обеспечивающие эксплуатацию объектов регулирования;

"плавучая заправочная станция" - специализированное судно, предназначенное для хранения и выдачи топлива другим судам (бункеровки) на воде;

"порт" - речной порт в значении, предусмотренном Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

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

"причал" - причал в значении, предусмотренном Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

"причальное сооружение" - гидротехническое сооружение, имеющее устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов;

"разряд водного бассейна" - категория водного бассейна в зависимости от его ветроволновых характеристик;

"расписание по тревогам" - основные составляемые лицом, ответственным за эксплуатацию, рабочие документы на судне по организации и ведению борьбы за живучесть судна, описывающие конкретные обязанности по тревогам для каждого члена судового экипажа при экипажном методе работы или каждого члена бригады, находящегося на судне, при бригадном методе работы, каждого лица, не входящего в штат, но постоянно работающего на судне, каждого практиканта и руководителя практики;

"ремонт" - комплекс технологических операций и организационных действий по восстановлению работоспособности, исправности и ресурса объекта регулирования и (или) его составных частей;

"специализированное очистное судно" - самоходное или несамоходное судно, предназначенное для приема всех или части загрязнений, скапливающихся на судах, и последующей обработки таких загрязнений;

"средства навигационного оборудования" - специальные сооружения, конструкции или устройства, предназначенные для ограждения судовых ходов (навигационных опасностей) и ориентирования судоводителей (включают в себя береговые и плавучие знаки и огни навигационной обстановки, навигационные знаки судоходной обстановки, знаки навигационного ограждения). К средствам навигационного оборудования относятся:

освещаемая обстановка;

светоотражающая обстановка;

неосвещаемая обстановка;

"статический источник электрической энергии" - источник электрической энергии, преобразующий электрическую энергию из энергии другого вида (химической, световой и др.), не содержащий в себе подвижных (вращающихся) частей. Применяется в составе судовой электроэнергетической системы и используется в качестве основного, аварийного или аварийного переходного источника;

"судно" - судно в значении, предусмотренном Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

"судовой план-график технического обслуживания и ремонта" - судовой документ, составленный лицом, ответственным за эксплуатацию, с учетом требований руководств (инструкций) по эксплуатации и настоящего технического регламента, который определяет контроль состояния, планирование сроков, содержание и объем технического обслуживания и ремонта судовых технических средств и конструкций, являющихся объектами регулирования, находящимися в эксплуатации;

"судовые технические средства" - двигатели, генераторы, насосы, компрессоры, котлы, теплообменные аппараты, сосуды под давлением, фильтры, арматура систем, палубные механизмы, электрическое оборудование, радиоэлектронные средства связи и навигации, бытовые установки сжиженного газа, оборудование экологической безопасности и другие изделия судового машиностроения, электротехнической и радиоэлектронной промышленности, предназначенные для выполнения

определенных функций, связанных с обеспечением возможности эксплуатации судна, управления судном и его оборудованием;

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

"технические условия" - документ, содержащий перечень мер, необходимых для выполнения требований настоящего технического регламента, направленных на обеспечение безопасности судоходства при проектировании (включая изыскания), производстве, строительстве, монтаже, реконструкции, эксплуатации (выводу из эксплуатации), утилизации и ликвидации объектов регулирования;

"техническое освидетельствование" - комплекс организационно-технических мер, направленных на оценку возможности дальнейшей безопасной эксплуатации объектов регулирования;

"эксплуатационная документация" - совокупность документов, разработанных лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, изготовителем или лицом, ответственным за эксплуатацию, в целях обеспечения безопасного применения объектов регулирования по назначению и их безопасной утилизации;

"эксплуатация" - стадия жизненного цикла объектов регулирования, включающая в себя приемку в эксплуатацию, использование их по назначению, определенному изготовителем (лицом, осуществляющим подготовку проектной документации), техническое обслуживание и ремонт объектов регулирования без вывода из эксплуатации, а также вывод их из эксплуатации.

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

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

б) в сопроводительной технической документации изготовителя.

9. Технические характеристики объектов регулирования, указанных в подпункте "а" и абзацах третьем - пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента и выпущенных в обращение

на территории Российской Федерации, должны соответствовать заявленным техническим характеристикам и показателям, приведенным в сопроводительной технической документации изготовителя.

10. Объекты регулирования, указанные в подпункте "а" и абзацах третьем - пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, должны соответствовать требованиям безопасности в течение всего периода эксплуатации при условии выполнения требований, установленных в сопроводительной документации изготовителя.

11. На каждом объекте регулирования, указанном в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, лицом, осуществляющим строительство судна, должна быть установлена и прочно закреплена маркировочная табличка, которая должна содержать следующую информацию:

- а) наименование, местоположение и фирменный знак организации лица, осуществляющего строительство судна;
- б) серийный (строительный) номер;
- в) год постройки;
- г) тип судна и его главные размерения;
- д) номер (обозначение) проекта и наименование лица, осуществляющего подготовку проектной документации;
- е) максимальная грузоподъемность или пассажировместимость;
- ж) максимальная мощность главных двигателей (для самоходных судов);
- з) максимальная скорость движения (для самоходных судов).

12. На объекты регулирования, указанные в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, на доступные для обозрения места изготовителем должна быть нанесена необходимая маркировка, включая знаки (пиктограммы) и предупреждающие надписи, содержащая применимые для маркируемого объекта регулирования следующие данные:

- а) наименование объекта регулирования, в том числе изделия;
- б) наименование, адрес изготовителя;
- в) обозначение серии или типа;
- г) серийный номер;
- д) дата изготовления;
- е) номинальная потребляемая или полезная мощность или номинальный ток;

- ж) частота и направление вращения вала;
- з) максимальная скорость движения;
- и) максимальная грузоподъемность, подача, напор или другие основные режимные параметры;
- к) номинальное напряжение питания или диапазон напряжений;
- л) условное обозначение рода тока, если не указана номинальная частота;
- м) степень защиты от попадания твердых частиц и влаги, обеспечиваемая защитной оболочкой;
- н) масса изделия, съемного оборудования, узла или детали;
- о) необходимость использования средств индивидуальной защиты;
- п) данные, относящиеся к регулировке рабочих органов и устройств защиты;
- р) способ утилизации;
- с) места строповки;
- т) знак обращения на рынке, которым маркируется объект регулирования в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании;
- у) иные данные, которые могут характеризовать маркируемый объект регулирования;
- ф) товарный знак изготовителя, зарегистрированный в установленном порядке (при наличии).

13. Информация, нанесенная непосредственно на объекты регулирования, указанные в пункте 8 настоящего технического регламента, должна быть читаемой в течение установленного срока их службы.

14. Маркировка, включая знаки (пиктограммы) и предупреждающие надписи, должна пониматься однозначно. Знаки (пиктограммы) предпочтительны по сравнению с предупреждающими надписями.

15. Предупреждающие надписи должны быть нанесены на русском языке.

16. Нанесение маркировки на объекты регулирования, указанные в абзацах втором и шестом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, не требуется.

17. Требования, касающиеся контроля, надзора и запретов, должны быть отражены в эксплуатационной документации, разрабатываемой лицом, осуществляющим подготовку проектной документации,

и организационной документации, разрабатываемой лицом, ответственным за эксплуатацию.

II. Требования к безопасности объектов внутреннего водного транспорта

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

19. Объекты регулирования, указанные в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, подлежащие разовому переходу (перегону) через водные бассейны, существенно отличающиеся по ветроволновому режиму и другим условиям от районов плавания, для эксплуатации в которых они предназначены, должны пройти внеочередное освидетельствование в целях получения свидетельства на разовый переход (перегон).

20. Средства измерений, испытаний и контроля, используемые в целях обеспечения безопасности объектов внутреннего водного транспорта, должны быть утвержденных типов, поверены, а методики (методы) измерений должны быть аттестованы в соответствии с Федеральным законом "Об обеспечении единства измерений".

21. Биологическая безопасность объектов регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, должна обеспечиваться лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, лицом, осуществляющим строительство судна, и изготовителями материалов и изделий для судов путем выполнения применимых требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения и законодательства в области охраны окружающей среды.

22. При проектировании и изготовлении судовых систем вентиляции должны быть предусмотрены меры по предотвращению поступления

воздуха из санитарно-бытовых, машинных помещений, помещений медицинского назначения в жилые и служебные помещения, а также из одной каюты в другую.

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

24. При проектировании и изготовлении судовых систем водоснабжения лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, должна быть разработана система мер, предусматривающих возможность обработки питьевой воды с целью обеспечения ее безопасности. Допускается использование упакованной питьевой воды при отсутствии систем водоснабжения.

25. При проектировании и изготовлении балластных систем должны быть предусмотрены технические и организационные решения, обеспечивающие защиту от поступления в окружающую среду в процессе эксплуатации судов организмов, не свойственных естественным экологическим системам.

26. В целях обеспечения взрыво- и пожаробезопасности изготовителем судовых технических средств и лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, должны быть предусмотрены технические решения по изоляции горючей среды (горючих веществ и газов) от источников зажигания (источников тепла, искр, открытого пламени и других источников зажигания) в соответствии с пунктом 4 статьи 49 Федерального закона "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности".

27. В судовых помещениях, где могут образовываться взрывоопасные смеси паров, газов и пыли с воздухом, а также во взрывоопасных пространствах должно устанавливаться взрывозащищенное электрическое оборудование.

В помещениях, в которых возможно скопление взрывоопасных газов или смесей либо которые предназначены для хранения

легковоспламеняющихся продуктов, должно быть установлено только взрывозащищенное электрическое оборудование.

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

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

Плавающие заправочные станции в части требований к конструкции корпуса, устройствам, механизмам, системам, снабжению, электрическому оборудованию должны соответствовать требованиям для нефтеналивных судов.

30. Система вентиляции трюмов сухогрузных судов, предназначенных для перевозки взрывоопасных грузов, должна быть сконструирована таким образом, чтобы исключалась возможность проникновения опасных газов в смежные помещения, в которых предусмотрено нахождение людей (жилые помещения, рулевая рубка, машинные помещения).

31. Все металлические канаты, проходящие на судах над трюмами или танками (грузовыми баками), в которых перевозятся взрывоопасные грузы, должны быть заземлены на корпус.

32. На судах, перевозящих взрывоопасные грузы наливом, помимо требований, установленных пунктами 26 - 28 и 30 настоящего технического регламента, лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, должны быть выполнены следующие требования:

а) междубортные и междудонные пространства, расположенные в пределах грузового пространства и не предназначенные для приема водяного балласта, а также коффердамы, расположенные между машинными помещениями и насосными отделениями, должны быть снабжены системами вентиляции в соответствии с пунктами 166 - 169 настоящего технического регламента;

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

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

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

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

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

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

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

и) должна быть предусмотрена система газоотвода из грузовых танков;

к) на трубопроводах, предназначенных для присоединения грузовых шлангов, должны быть электроизолирующие фланцевые соединения или неэлектропроводные участки трубопровода.

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

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

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

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

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

Все суда со стационарными системами газоснабжения должны быть оборудованы укрытием (помещением) для хранения газовых баллонов, доступ в которое должен быть обеспечен только снаружи. Это укрытие (помещение) должно быть отделено от жилых помещений и оборудовано вытяжной вентиляцией.

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

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

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

- а) конструктивные особенности объектов регулирования;
- б) характер нагрузки;
- в) износ конструктивных элементов и их остаточные деформации;
- г) свойства материалов, примененных при постройке объектов регулирования;
- д) условия эксплуатации объекта регулирования.

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

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

- а) надлежащее распределение нагрузки на элементы конструкции;
- б) отсутствие конструктивных концентраторов напряжения (установка книц, скругление углов и кромок деталей, зачистка сварных швов, закрепление концов балок или плавное их окончание);
- в) рациональное расположение и подкрепление вырезов в конструкциях, скругление углов вырезов.

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

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

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

43. Трубопроводы и арматура систем должны быть прочно закреплены, а их конструкция должна допускать возможность теплового расширения (удлинения) без нарушения плотности соединений. Трубопроводы систем должны выдерживать предусмотренное превышение рабочего давления. На все краны, клапаны и клинкеты судовых технических средств, судовых систем и систем энергетической установки должны быть нанесены надписи об их назначении.

44. Долговечность материалов, применяемых для изготовления корпусов судов, деталей и узлов судовых технических средств, должна соответствовать условиям предусматриваемого применения. Для повышения достоверности оценки долговечности технических

объектов лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, должны быть учтены риски, связанные с явлениями усталости, старения, коррозии и износа.

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

46. Предметы снабжения, инструменты, приспособления для технического обслуживания и ремонта судовых технических средств должны быть расположены и закреплены таким образом, чтобы их падение не могло нанести вред персоналу лица, ответственного за эксплуатацию, и другим оказавшимся в непосредственной близости к объекту регулирования людям.

47. Режимы работы двигателей и других судовых технических средств, на которых риск саморазрушения превышает допустимый, должны быть исключены посредством наличия и функционирования защитных, предохранительных и блокирующих устройств, устраняющих возможности травмирования персонала лица, ответственного за эксплуатацию, и возникновения инцидентов, аварий и иных негативных последствий.

48. Конструкция судовых технических средств должна исключать каплепадение топлива, смазывающих, охлаждающих и других рабочих жидкостей при их обслуживании, а поверхность настила (палубы) должна иметь покрытие, предотвращающее скольжение.

49. Для предотвращения опасностей, связанных с причинением вреда жизни и здоровью (защемление частей тел, затягивание людей под канат) персонала лица, ответственного за эксплуатацию, при выполнении рабочих операций лебедки, брашпили и шпили должны быть оборудованы средствами реверсирования, аварийного отключения и сигнализации. Их конструкции должны исключать возможность самопроизвольного включения и выключения.

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

51. Элементы конструкции судовых технических средств не должны иметь режущих плоскостей, поверхностей с повышенной шероховатостью,

острых углов, кромок, заусенцев, представляющих опасность травмирования персонала лица, ответственного за эксплуатацию, если их наличие не определяется функциональным назначением этих элементов. В случае наличия у судовых технических средств элементов, функциональное назначение которых представляет опасность травмирования, должны быть предусмотрены меры защиты, позволяющие предотвратить контакт персонала лица, ответственного за эксплуатацию, и других лиц с травмоопасными кромками и поверхностями конструкций этих технических средств.

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

53. Конструкции элементов и ограждений гидравлических систем должны защищать персонал лица, ответственного за эксплуатацию, и других лиц от травм при выбросе жидкости под высоким давлением.

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

а) не превышалось максимально допустимого давления (вакуума) в системе с помощью ограничителей давления (вакуума);

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

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

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

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

56. Гидравлический привод судовых технических средств должен фиксировать и удерживать указанные средства или их рабочие органы в заданном положении.

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

58. Устройство закрытий помещений внутри корпуса или надстройки судна должно исключать опасность для людей оказаться внутри замкнутого объема без возможности самостоятельного выхода. Помещения, для которых выполнение этого требования невозможно, должны быть оснащены средствами, необходимыми для вызова помощи. Указанное требование не распространяется на помещения, которые при нормальных условиях эксплуатации закрыты и их посещение персоналом лица, ответственного за эксплуатацию, не предусматривается (коффердамы, сухие отсеки и другие редко посещаемые помещения).

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

60. Двери судовых помещений общего пользования (салонов, кают-компаний и иных помещений аналогичного назначения) должны открываться наружу или в обе стороны. Двери кают должны открываться внутрь помещения, а в их нижней части должны быть выбивные филенки размерами 0,4 метра × 0,5 метра. На дверях пассажирских кают с внутренней стороны этих филенок должна быть надпись "Аварийный выход - выбить в аварийном случае".

При наличии в каютах спасательных иллюминаторов с диаметром в свету не менее 400 миллиметров или открывающихся окон с размерами

по ширине и высоте в свету не менее 400 миллиметров устройство выбивных филенок не требуется.

61. Каждое судно должно иметь систему обеспечения пожарной безопасности, соответствующую требованиям, предусмотренным пунктами 62 - 75 настоящего технического регламента.

62. В целях предупреждения пожаров, предотвращения возникновения пожароопасных ситуаций и минимизации их последствий лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, в рамках системы обеспечения пожарной безопасности должны быть предусмотрены:

- а) конструктивная противопожарная защита;
- б) устройство и расположение пожароопасных объектов, сводящие к минимуму риск пожара, и пути для эвакуации людей;
- в) системы пожарной сигнализации, оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре, автоматические установки пожаротушения и первичные средства пожаротушения, учитывающие класс пожара и величину пожарной нагрузки горючих материалов;
- г) комплектность, исправность и готовность средств обеспечения пожарной безопасности и пожаротушения.

63. Конструктивная противопожарная защита судов должна:

- а) предотвращать опасность возникновения пожара;
- б) ограничивать распространение огня и дыма по судну;
- в) отдалять потерю прочности конструкций при воздействии огня и высоких температур;
- г) создавать условия для быстрой и безопасной эвакуации из помещений и с судна людей и имущества, а также для тушения пожара.

64. Для достижения целей, указанных в пункте 62 настоящего технического регламента, лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и лицо, осуществляющее строительство судна, должны предусматривать следующее:

- а) изоляция судовых помещений, за исключением грузовых помещений, почтовых и багажных отделений, холодильных кладовых, должна быть выполнена из негорючих материалов;
- б) древесина, применяемая для судовых конструкций, должна быть обработана огнезащитным составом первой группы огнезащитной эффективности;
- в) все внутренние и внешние стационарные трапы должны быть изготовлены из негорючих материалов;

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

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

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

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

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

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

з) помещения статических источников электрической энергии должны рассматриваться как машинные помещения, отличные от машинных помещений категории "А". Такие помещения должны быть защищены стационарной системой пожаротушения, соответствующей используемым веществам и технологическим процессам в статическом источнике электрической энергии и рекомендованной изготовителем статического источника электрической энергии.

65. В машинных помещениях, за исключением случаев, указанных в пунктах 66 - 68 настоящего технического регламента, туннелях валопроводов и в каждом помещении, в котором установлены главные распределительные щиты, должны быть предусмотрены 2 выхода, один из которых может быть запасным.

66. На судах, перевозящих нефтепродукты и иные легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки не выше

60 градусов Цельсия, машинные помещения должны располагаться в кормовой части судна вне района грузовых танков и сливных цистерн, а в надстройке, в которой расположены жилые помещения, должны быть предусмотрены 2 выхода на открытую палубу, устроенные по одному с каждого борта. В случае если выполнение этого требования невозможно, допускается устраивать один из выходов на кормовую или носовую часть палубы надстройки. Второй выход не требуется:

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

б) из помещения инсинераторов;

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

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

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

е) на судах, длина которых не превышает 25 метров.

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

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

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

70. Ширина проходов должна быть не менее:

а) 0,8 метра - в магистральных коридорах общих пассажирских помещений, в коридорах пассажирских жилых и общественных помещений, а также палубных проходах пассажирских судов, ведущих к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты;

б) 0,6 метра - на палубах между фальшбортом и рубкой для судов с главными двигателями мощностью менее 590 киловатт, или длиной

менее 25 метров, или грузоподъемностью менее 300 тонн, а для судов с большими значениями мощности, длины или грузоподъемности - 0,7 метра;

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

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

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

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

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

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

Пассажирские помещения, расположенные в трюмах, с числом пассажиров 20 человек и более должны быть оборудованы 2 трапами, расположенными в противоположных концах помещения, причем один из них должен по возможности выходить на открытую палубу вне палубных надстроек.

В пассажирских помещениях, размещенных в трюмах, с числом пассажиров от 20 до 50 человек один из 2 трапов, указанных в абзаце третьем настоящего пункта, разрешается заменять вертикальным скоб-трапом.

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

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

73. При размещении в трюмном помещении от 10 до 20 человек экипажа и при наличии выхода на открытую палубу дополнительный трап

можно не устанавливать, если со стороны, противоположной главному выходу, предусмотрены спасательные иллюминаторы по одному с каждого борта.

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

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

На судах длиной до 25 метров допускается уменьшение ширины трапов до 0,5 метра, если требование настоящего пункта технически невыполнимо.

76. На каждом самоходном судне, предназначенном для эксплуатации в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О-ПР", "М-ПР" или "М-СП", у каждого места посадки в коллективные спасательные средства, спускаемые вдоль борта судна, должен быть предусмотрен посадочный штормтрап. Указанное требование не распространяется на суда валовой вместимостью менее 500, на которых посадка в спасательные плоты производится с палубы, расположенной на высоте менее 2 метров (менее 1,5 метра на пассажирских судах) над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке.

77. Эвакуация пассажиров и экипажа в случае возникновения аварийных ситуаций может быть осуществлена через спасательные иллюминаторы, к которым предъявляются следующие требования:

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

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

в) в машинных помещениях спасательные иллюминаторы должны быть расположены по одному с каждого борта. Если в переборке, разделяющей машинное и котельное помещения, имеется дверь, в каждом машинном помещении должны быть установлены иллюминаторы

(не менее чем по одному), которые должны быть расположены в противоположных концах помещения;

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

д) нижняя кромка спасательных иллюминаторов должна быть расположена не ниже нижней кромки бортовых иллюминаторов;

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

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

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

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

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

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

81. Необходимо избегать применения вкладных топливных цистерн основного запаса топлива. В случае обоснованного применения таких цистерн запрещается их размещение в машинных помещениях категории "А" пассажирских судов. Если допускается применение

вкладных расходных и других топливных цистерн, они должны устанавливаться на непроницаемом для топлива поддоне достаточного размера, имеющем надлежащую сточную трубу, выведенную в сточную цистерну требуемых размеров.

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

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

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

85. Запрещается прокладывать топливные трубопроводы над двигателями внутреннего сгорания, турбинами, котлами и их дымоходами, главными и аварийными распределительными щитами, пультами управления двигателями, компрессорами, насосами, вблизи горячих частей и воздухоподогревающих устройств двигателей, компрессоров и электрического оборудования, над газовыпускными трубопроводами и паропроводами (за исключением паропроводов для подогрева топлива).

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

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

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

88. Выпускные газы должны полностью выводиться за пределы судна на открытые палубы. Места вывода газовыпускных трубопроводов должны выбираться с учетом исключения возможности попадания выпускных газов в помещения судна. Вывод газовыпускных трубопроводов через обшивку в корме допускается на судах длиной менее 25 метров. Вывод газовыпускных трубопроводов через бортовую обшивку выше грузовой ватерлинии допускается на судах длиной менее 25 метров. Вывод газовыпускных трубопроводов через бортовую обшивку в атмосферу допускается только для судов, оборудованных газовыпускными системами, в которых газы охлаждаются впрыском (подачей) забортной воды. Если выпускные газы выводятся вблизи от грузовой ватерлинии или ниже ее, должны предусматриваться устройства, предотвращающие возможность попадания забортной воды в двигатель.

89. Газовыпускные системы судна должны быть герметичными и не допускать попадания выпускных газов в отсеки и помещения судна.

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

91. Газовыпускные трубы, проходящие через жилые помещения или рулевую рубку, должны быть оборудованы внутри этих помещений газонепроницаемым защитным кожухом. Пространство между газовыпускной трубой и защитным кожухом должно сообщаться с атмосферой.

92. Нагревающиеся выше 220 градусов Цельсия поверхности судовых технических средств и трубопроводов должны быть изолированы негорючими материалами. Если изоляция является нефтепоглощающей, в машинных помещениях, в которых хранится или используется топливо или масло, изоляция должна быть обшита металлическими листами или другим эквивалентным нефтенепроницаемым материалом. Лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, должны быть приняты меры по защите изоляции покрытиями или конструкциями

для предотвращения ее разрушения от вибрации и механических повреждений.

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

94. Лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, лицом, осуществляющим строительство судна, изготовителем судовых технических средств и лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть предусмотрены следующие меры по уменьшению риска нарушения общего и локального теплообменов человека:

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

б) температура на поверхности изоляции, применяемой для изоляции наружных поверхностей котлов, вспомогательного котельного оборудования, теплообменников, газоотводных и иных трубопроводов, на рабочих местах не должна превышать 40 градусов Цельсия;

в) расстояние от наружной поверхности объектов, указанных в пункте 91 настоящего технического регламента, до стенок цистерн жидкого топлива должно составлять не менее 600 миллиметров. На судах длиной менее 25 метров это расстояние допускается уменьшить до 400 миллиметров при условии, что температура наружной поверхности изоляции не превышает 60 градусов Цельсия.

95. В целях обеспечения химической безопасности сухогрузных судов, перевозящих химически опасные грузы навалом или в упаковке, лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, должны быть выполнены следующие требования:

а) корпус судна должен быть изготовлен из стали или другого равноценного в отношении воздействия на него химических веществ и сопротивления воздействию температуры и огня металла;

б) судно должно иметь двойные дно и борта в пределах грузовых помещений. Указанное требование не распространяется на суда, перевозящие опасные грузы только на палубе;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

96. В целях обеспечения химической безопасности судов, перевозящих опасные жидкие грузы наливом, лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, должны быть выполнены следующие требования:

а) требования, предусмотренные пунктом 95 настоящего технического регламента;

б) определение вместимости грузового танка в зависимости от параметра (V), равного произведению наибольшей длины корпуса судна на его наибольшую ширину и на минимальное вертикальное расстояние

между вершиной киля и самой нижней точкой палубы у борта судна (расчетная высота борта) в пределах грузового пространства. Если V менее 600 кубических метров, максимальная допустимая вместимость грузового танка должна быть не более $0,3V$, если $V = 600 \div 3750$ кубических метров, максимальная допустимая вместимость грузового танка должна быть не более суммы $141,9 + 0,0635V$, если V более 3750 кубических метров, максимальная допустимая вместимость грузового танка должна быть не более 380 кубических метров;

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

97. В целях обеспечения химической безопасности судов, предназначенных только для перевозки химически опасных грузов наливом, лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство такого судна, должны быть выполнены следующие требования:

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

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

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

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

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

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

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

е) грузовые емкости должны быть расположены таким образом, чтобы расстояние от них до любой точки по периметру борта и днища составляло не менее 760 миллиметров;

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

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

99. Основными требованиями, которые должны быть выполнены лицами, осуществляющими подготовку проектной документации судов и судового электрического оборудования, являются следующие:

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

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

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

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

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

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

для электрического оборудования, имеющего двойную или усиленную изоляцию;

для электрического оборудования, питаемого током малого напряжения;

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

для корпусов специально изолированных подшипников;

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

для крепежных элементов кабелей;

для мелких отдельных потребителей, питаемых от разделительных трансформаторов;

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

з) для нефтеналивного судна, газовоза и химовоза с целью исключения опасности взрыва перевозимого груза необходимо предусмотреть меры для снятия статического электричества;

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

к) электрическое оборудование при нормальных условиях эксплуатации не должно нагреваться выше уровня, указанного в руководствах (инструкциях) по эксплуатации, и становиться опасным для пользователя. Неметаллические материалы, применяемые в электрическом оборудовании, должны быть теплостойкими и огнестойкими в той мере, которая необходима для обеспечения работоспособности, термической и пожарной безопасности конструкции;

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

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

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

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

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

р) степени защиты судового электрического оборудования в зависимости от места его установки должны определяться согласно приложению № 3;

с) подключение внешнего источника электроснабжения судна должно осуществляться по гибкому соединительному кабелю, который механически закрепляется между местами подключения и не должен подвергаться натяжению. Около мест подключения должны быть размещены таблички с надписью о необходимости отсоединения кабеля при отходе судна.

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

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

102. В целях обеспечения экологической безопасности судов лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, должны быть выполнены следующие требования:

а) в целях предотвращения загрязнения водной среды нефтесодержащими водами и нефтяными остатками с судна должна быть предусмотрена возможность сбора и хранения на борту судна нефтесодержащих вод и нефтяных остатков, образующихся в результате эксплуатации судовых технических средств и систем. Эти нефтесодержащие смеси должны храниться на судне в специальных сборных цистернах и сдаваться на внесудовые водоохранные средства через сливные стандартные соединения. Для судов с динамическим принципом поддержания и скоростных водоизмещающих судов, а также судов длиной по конструктивной ватерлинии менее 25 метров и суммарной мощностью всех двигателей менее 220 киловатт допускается накопление нефтесодержащих вод непосредственно под настилом машинных помещений в количестве не более количества, установленного информацией об остойчивости судна, с последующей сдачей нефтесодержащих вод в приемные устройства. Если сдача

нефте содержащих вод и нефтяных остатков на внесудовые водоохраные средства затруднена, на судне должно быть предусмотрено оборудование для очистки нефте содержащих вод, утилизации нефтяных остатков и контроля содержания нефти в сбросе. Сдача нефте содержащих вод и нефтяных остатков должна быть возможной с любого борта судна;

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

в) нефтеналивные суда валовой вместимостью 150 и более, предназначенные для эксплуатации в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП", должны быть оборудованы отстойными танками достаточной емкости для хранения промывочной воды после мойки грузовых танков, если эта операция требуется по условиям перевозки. Необходимая мореходность таких судов в балластных рейсах должна быть обеспечена без принятия балласта в грузовые танки;

г) на нефтеналивных судах грузоподъемностью 200 тонн и более независимо от даты постройки должны быть предусмотрены двойное дно и двойные борта, простирающиеся по всей длине и высоте грузовых танков, или грузовые танки должны быть вкладными. Указанные требования до 1 января 2030 г. не применяются к нефтеналивным судам, используемым для осуществления северного завоза в соответствии с Федеральным законом "О северном завозе", за исключением нефтеналивных судов грузоподъемностью 600 тонн и более при перевозке в качестве груза нефти тяжелых сортов плотностью выше 900 килограммов на кубический метр при температуре, равной 15 градусам Цельсия, или кинематической вязкостью свыше 180 квадратных миллиметров в секунду при температуре, равной 50 градусам Цельсия;

д) на судах, предназначенных для выполнения технологических операций с нефтью и нефтепродуктами (самоходные и несамоходные бункеровщики, плавучие заправочные станции, перекачивающие нефтестанции, станции зачистки трюмов и цистерн после нефтепродуктов, суда для сбора, хранения, обезвреживания и утилизации нефте содержащих вод и нефтеостатков), на палубах в зонах грузовых операций лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и лицо, осуществляющее строительство судна, должны предусмотреть

конструктивные и технологические меры, обеспечивающие ограничение массы и последствий разлива нефти и нефтепродуктов;

е) для сбора отработанного масла в машинных помещениях судов лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и лицо, осуществляющее строительство судна, должны предусмотреть один или несколько специальных резервуаров (цистерн), емкость которых не менее чем в 1,5 раза должна превышать количество отработанного масла, поступающего из картеров всех двигателей внутреннего сгорания и всех установленных механизмов, и масла систем гидравлического привода, содержащегося в баках этих систем;

ж) в целях предотвращения загрязнения водной среды вредными веществами лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и лицо, осуществляющее строительство судна, должны предусмотреть такое устройство судов для перевозки вредных веществ наливом, чтобы в процессе их эксплуатации исключался сброс в водную среду вредных веществ и их растворов с концентрацией, превышающей нормативы. Лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и лицо, осуществляющее строительство судна, должны предусмотреть такое устройство судов для перевозки вредных веществ в упаковке, в грузовых контейнерах, съемных танках, автомобильных и железнодорожных цистернах, чтобы в процессе их эксплуатации исключался всякий сброс (попадание) за борт как самих вредных веществ, так и тары, в которой эти вредные вещества перевозятся;

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

очистки и обеззараживания сточных вод эти воды должны сдаваться для очистки на внесудовые водоохранные средства или береговые очистные сооружения. Сдача сточных вод должна быть возможной с любого борта судна. На судах длиной менее 25 метров и на судах с динамическими принципами поддержания допускается накопление образующихся на судне сточных вод в съемных накопительных емкостях и (или) в накопительных резервуарах портативных туалетов с последующей сдачей этих сточных вод в приемные устройства;

и) для сбора шлама, образующегося в процессе очистки сточных вод на судне, лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и лицо, осуществляющее строительство судна, должны предусмотреть специальную цистерну, объем которой должен обеспечить накопление шлама в течение 5 - 15 суток при его расчетном количестве 0,8 - 1 процент объема переработанных сточных вод;

к) на каждом судне, имеющем на борту людей, с целью предупреждения загрязнения водного бассейна мусором лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство судна, должны предусматриваться специальные емкости (контейнеры) для раздельного сбора и хранения бытовых отходов (без учета пластмассовых отходов), пищевых отходов, пластмассовых отходов, эксплуатационных отходов. Емкости, предусмотренные для этих целей, должны быть устойчивыми к коррозии, иметь герметичные закрытия и быть удобными для транспортировки, выгрузки и дезинфекции. На них должны быть нанесены надписи, указывающие на тип их содержимого. На судах, не оборудованных инсинераторами, вместимость емкостей должна быть достаточной для накопления в них мусора в течение времени, соответствующего автономности плавания судна, согласованного с лицом, ответственным за эксплуатацию, и рассчитанной по количеству мусора с учетом режимов работы и районов эксплуатации судна. На судах, оборудованных инсинераторами, вместимость емкостей должна быть не менее объема, соответствующего объему суточного накопления мусора на таких судах. Объем емкостей для сбора сухого бытового мусора и твердых пищевых отходов должен рассчитываться с учетом норм их накопления, устанавливаемых санитарными правилами. На судах, не оборудованных инсинераторами, допускаются сбор и хранение мусора в предназначенных для этих целей мешках с нанесенной на них маркировкой о категории мусора;

л) лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и изготовитель двигателей должны принять меры для того, чтобы выбросы вредных (загрязняющих) веществ в атмосферу и дымность выпускных газов главных и вспомогательных двигателей судов не превышали нормативов;

м) конструкция газоотводных труб нефтеналивных судов, спроектированных и построенных после дня вступления в силу технического регламента № 623, должна предотвращать риск загрязнения атмосферы при грузовых операциях путем оснащения этих труб устройством для соединения с береговым трубопроводом отвода паров нефти из грузовых танков в специальные береговые емкости;

н) лицо, осуществляющее подготовку проектной документации судна, предназначенного для работы с нефтью и нефтепродуктами, в том числе для сбора, хранения и ликвидации нефти и нефтепродуктов, должно обеспечить возможность размещения на судне необходимого количества сертифицированного экологически безопасного сорбента, а лицо, ответственное за эксплуатацию, должно обеспечить его наличие на борту в процессе эксплуатации судна;

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

п) для внесудовых водоохраных средств, в том числе специализированных очистных судов и станций очистки и обеззараживания сточных вод, лицо, осуществляющее подготовку проектной документации такого средства, должно разработать нормативы допустимых сбросов веществ и микроорганизмов в водные объекты;

р) должно быть обеспечено наличие на судах оборудования, предупреждающего аварийные разливы нефтепродуктов и предотвращающего потери от малых и больших дыханий (газоуравнительные системы, системы улавливания легких фракций).

103. Каждое самоходное судно должно быть оснащено такими средствами связи, которые способны обеспечить прием и передачу сообщений о бедствии, срочности и безопасности, а также радиообмен по согласованию взаимодействия при маневрировании судов и представления информации для функционирования системы управления

движением судов в зависимости от района и условий плавания (эксплуатации) судна.

Несамостоятельные суда, имеющие на борту экипаж и (или) специальный персонал, эксплуатируемые в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "Л", "Р", "О" и "М", должны быть оснащены радиооборудованием для связи в выделенных полосах радиочастот 300 и 336 мегагерц. При эксплуатации этих судов за пределами непрерывной зоны связи береговых ОВЧ-радиостанций они должны быть оснащены СЧ/ВЧ-радиостанцией, или аварийным радиобудем, или персональным радиобудем системы КОСПАС-САРСАТ. Указанные суда, эксплуатируемые на участках внутренних водных путей с морским режимом судоходства, должны быть оснащены радиооборудованием для связи в выделенных полосах радиочастот 156 - 158 мегагерц для морской подвижной службы. Суда, эксплуатируемые в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП", должны быть оснащены средствами радиосвязи, которые способны обеспечить:

- передачу оповещений о бедствии в направлении "судно - берег" 2 отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;

- прием оповещений о бедствии в направлении "берег - судно";

- передачу и прием оповещений о бедствии в направлении "судно - судно";

- передачу и прием сообщений для координации поиска и спасения;

- передачу и прием сообщений на месте бедствия;

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

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

- передачу и прием радиосообщений общего назначения;

- передачу и прием сообщений "мостик - мостик".

104. Судовое навигационное оборудование и навигационное снабжение должны непрерывно обеспечивать судоводителя достоверной информацией, позволяющей безопасно управлять движением судна в зависимости от района и условий плавания (эксплуатации) судна.

105. Аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS подлежат оснащению самоходные пассажирские суда и суда, перевозящие опасные грузы, или буксирующие несамоходные суда, перевозящие опасные грузы, независимо от валовой вместимости и разряда водного бассейна, в котором указанные суда эксплуатируются, самоходные суда валовой вместимостью 300 и более, эксплуатирующиеся в водных бассейнах разрядов "М" и "О", а также самоходные суда валовой вместимостью 150 и более, эксплуатирующиеся в водных бассейнах разрядов "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП".

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

На судне, управляемом одним человеком, устройства, приборы и органы управления средствами связи и навигации должны быть установлены таким образом, чтобы этот человек мог управлять ими и считывать необходимую информацию, не отвлекаясь от управления судном.

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

108. При плавании в акватории Северного морского пути суда с экипажем должны иметь дополнительное снабжение в соответствии с Правилами плавания в акватории Северного морского пути, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1487 "Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути".

109. На судах должны быть предусмотрены коллективные (открытые, частично и полностью закрытые, свободнопадающие спасательные шлюпки, надувные и жесткие спасательные плоты, эвакуационные системы, спасательные приборы, дежурные шлюпки) и индивидуальные спасательные средства (спасательные круги, жилеты, гидротермокостюмы и защитные костюмы) в зависимости от разряда

водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна, типа и размеров судна.

Исправность спасательных средств, выдаваемых на суда, должна быть проверена подразделением технического контроля изготовителя или организации, производившей техническое обслуживание и (или) ремонт, проверку и испытания спасательных средств, а сами спасательные средства должны быть снабжены свидетельством об испытаниях. Непосредственно на каждое спасательное средство должен быть нанесен штамп подразделения технического контроля изготовителя или организации, производившей ремонт, техническое обслуживание, проверку и испытания спасательных средств. Штамп должен содержать наименование организации и даты следующих проверок, технического обслуживания или испытания.

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

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

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

На каждом самоходном судне должны быть навигационные карты и пособия для предполагаемого района плавания, изданные уполномоченными организациями (органами) (администрацией бассейна внутренних водных путей, Управлением навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации) и откорректированные на день выхода судна в рейс (экипажем судна).

Наличие на судне электронных карт не исключает корректировки обычных навигационных карт, если средства дублирования электронных карт не предусмотрены.

112. Если суда и их элементы, судовые технические средства, их части, а также спасательное, навигационное, аварийное снабжение и снабжение сигнальными средствами изготовлены, установлены и эксплуатируются в соответствии со сводами правил или национальными стандартами в соответствующей сфере деятельности либо правилами

освидетельствования судов в процессе их эксплуатации, правилами технического наблюдения за постройкой судов, правилами технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, правилами предотвращения загрязнения окружающей среды с судов и правилами классификации и постройки судов, утверждаемыми в соответствии со статьей 35 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, при их применении на добровольной основе указанные объекты регулирования считаются соответствующими требованиям настоящего технического регламента.

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

114. Конструкция судовых технических средств должна обеспечивать безопасное для персонала лица, ответственного за эксплуатацию, проведение наладки и технического обслуживания в режиме, предусмотренном эксплуатационной документацией. Устройство судовых технических средств должно обеспечивать защиту персонала от воздействия вредных производственных факторов (ионизирующего и неионизирующего излучений, шума, вибрации, пыли, токсичных жидкостей, газов).

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

116. Судовые системы вентиляции, водоснабжения, отопления, освещения необходимо проектировать и устанавливать таким образом, чтобы при их эксплуатации были соблюдены требования законодательства Российской Федерации.

117. Каждое судно должно быть снабжено эксплуатационной документацией, в состав которой, помимо чертежей (общего расположения, расположения конструкций, конструктивных и других необходимых в эксплуатации чертежей), схем (противопожарных и других систем, изоляции, покрытия, расположения, снабжения, спасательных

средств, соединений радиоэлектронных средств, навигационного оборудования, автоматизации, сигнализации и аварийной защиты, электрических и иных схем) и руководств (инструкций) по эксплуатации судовых технических средств, должны входить информация об остойчивости и непотопляемости судна, инструкции по погрузке, выгрузке и балластировке судна различными грузами, другие документы по непотопляемости и остойчивости, формуляр маневренных характеристик, схема и инструкция по борьбе за живучесть судна, а также план противопожарной защиты.

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

- а) прочность и водонепроницаемость;
- б) допускаемые методическими указаниями параметры вибрации;
- в) остойчивость судна;
- г) приемлемую по условиям непотопляемости посадку при затоплении отдельных отсеков;
- д) надежность, удобство и безопасность технической эксплуатации корпусных конструкций;
- е) установку, безопасную эксплуатацию и обслуживание судовых технических средств;
- ж) предотвращение загрязнения окружающей среды при эксплуатации и минимизацию загрязнения окружающей среды при авариях.

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

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

120. В целях обеспечения водонепроницаемости судна должны быть предусмотрены:

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

защита вентиляционных отверстий от попадания в них забортной воды и осадков;

система удаления воды за борт.

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

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

Закрытия отверстий в корпусе, палубе и надстройке в их закрытом положении должны быть водонепроницаемыми или брызгонепроницаемыми в зависимости от района плавания судна.

Крышки на кингстонных и ледовых ящиках должны быть водонепроницаемыми.

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

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

Остойчивость судов должна быть проверена и подтверждена расчетом.

Самоходные суда длиной 24 метра и более, перевозящие нефть и нефтепродукты, эксплуатирующиеся в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП", должны быть снабжены средством контроля остойчивости, дающим возможность осуществлять оценку соответствия требованиям по остойчивости неповрежденного судна и аварийной остойчивости. Указанное требование распространяется на проектируемые суда, суда в постройке, а также на суда в эксплуатации.

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

Должны быть предусмотрены форпиковая и ахтерпиковая, а также другие прочные водонепроницаемые поперечные переборки, идущие от днища до палубы надводного борта. Данное требование не распространяется на суда длиной до 10 метров, на которых устройство переборки между ахтерпиком и машинным помещением невозможно.

Количество и расположение поперечных переборок зависят от типа, назначения судна и условий его эксплуатации или обосновываются расчетами непотопляемости.

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

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

123. Каждому судну лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, должна быть назначена наименьшая высота надводного борта, соответствующая требованиям прочности, остойчивости и непотопляемости судна, которая фиксируется лицом, осуществляющим строительство судна, путем нанесения на каждом борту судна несмываемых отметок палубной линии и знака грузовой марки.

124. Маневренность самоходного водоизмещающего судна должна соответствовать следующим показателям:

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

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

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

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

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

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

д) путь экстренного торможения (S_{AT} , метров) не должен превышать значение, определенное по формуле:

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

где:

V - водоизмещение судна, кубических метров;

L - длина судна, метров.

125. Для оперативного принятия судоводителями мер по предупреждению аварийных ситуаций, связанных с маневренностью, в рулевой рубке на видном месте должна быть размещена таблица маневренности, содержащая показатели, указанные в пункте 124 настоящего технического регламента.

126. Самоходные суда должны быть оборудованы рулевым устройством, обеспечивающим маневренность, соответствующую требованиям пункта 124 настоящего технического регламента. Несамоходные суда, предназначенные для буксировки на канате, вместо рулевого устройства могут быть оборудованы неподвижными стабилизаторами. На несамоходных судах, предназначенных для вождения методом толкания, стабилизаторы допускается не устанавливать.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

131. Положение руля должно быть четко обозначено на посту управления судном в рулевой рубке.

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

С рулевого поста должен обеспечиваться беспрепятственный обзор во всех направлениях.

Зона отсутствия видимости для судоводителя перед судном для всех эксплуатационных случаев загрузки без учета оптических средств, позволяющих уменьшить зону отсутствия видимости, не должна превышать удвоенной длины судна (состава) или 250 метров в зависимости от того, какое из указанных значений является наименьшим.

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

В направлении обычной оси зрения судоводителя (по диаметральной плоскости) не должно находиться никаких надстроек. Мачты, стойки и другие конструкции не должны занимать более одного градуса поля зрения с обычного места судоводителя.

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

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

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

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

Должна быть предусмотрена система проверки работы контрольных ламп.

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

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

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

головы судоводителя, находящегося на рулевом посту, должен быть не более 70 децибел.

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

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

134. Должна быть предусмотрена возможность управления главными двигателями, рулем, в зависимости от типа и назначения судна - якорным устройством, другими судовыми устройствами (средствами), а также возможность контроля их работы из рулевой рубки.

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

В рулевых рубках должно быть предусмотрено указание частоты и направления вращения гребного вала, если установлен гребной винт фиксированного шага, или частоты вращения и положения лопастей, если установлен гребной винт регулируемого шага, а также частоты вращения главных механизмов.

135. По периметру открытых палуб, мостиков и надстроек, вокруг открытых площадок и рабочих мест, расположенных на высоте более 0,5 метра, у проемов и вырезов в палубах, бортах, переборках, фальшборте и других местах должны предусматриваться стационарные или подвижные ограждения, исключающие возможность падения с высоты или травмирования людей в процессе эксплуатации судна.

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

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

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

137. Ограждения должны выдерживать нагрузки, возникающие при их эксплуатации. Устройства для соединения и крепления ограждений должны быть изготовлены таким образом, чтобы предотвращалось их самопроизвольное ослабление в условиях вибрации. Для предупреждения потери крепежных деталей (болтов, гаек и штырей) должны быть приняты конструктивные меры.

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

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

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

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

По верху фальшборта должен быть предусмотрен планширь.

139. Расстояние между леерными стойками не должно превышать 3 шапации.

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

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

На несамоходных судах, эксплуатируемых с экипажем или без экипажа в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О", "Р" и "Л", леерное ограждение в районе грузового трюма и грузового бункера допускается заменять шкафутным брусом и поручнем по комингсу грузового люка или стенке грузового бункера.

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

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

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

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

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

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

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

143. В местах прохода людей допускается применять только цепные ограждения. Длина такого ограждения (расстояние между стойками)

не должна превышать один метр. Максимальная величина провисания цепного леера не должна превышать 40 миллиметров.

144. Трапы должны иметь ограждения и поручни высотой не менее высоты, установленной пунктом 138 настоящего технического регламента.

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

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

На нефтеналивных судах, предназначенных для эксплуатации в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "М" и "О", между раздельно расположенными жилыми и служебными помещениями должны быть предусмотрены приподнятые над палубой переходные мостики. На переходных мостиках должны быть поручни.

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

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

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

- а) разворота грузозахватного приспособления;
- б) устранения раскачивания груза;
- в) укладки стрелы в рабочее положение и ее подъема.

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

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

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

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

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

151. Плавучие краны должны иметь средства радиосвязи с берегом, другими судами и плавучими объектами.

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

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

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

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

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

157. Наклонные и вертикальные трапы, ведущие к машинным помещениям, котельным отделениям, и цистерны должны быть изготовлены из стали либо другого огнестойкого материала, имеющего

механическую прочность, эквивалентную прочности стали, и надежно закреплены.

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

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

159. На объектах регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, допускается применение следующих видов топлива:

жидкое топливо с температурой вспышки паров, определенной в закрытом тигле, не ниже 61 градуса Цельсия, а также природный газ с объемной долей метана более 85 процентов, хранящийся в виде сжатого природного газа и сжиженного природного газа, или сжиженный нефтяной газ с объемной долей пропана 50 ± 10 процентов - для обеспечения работы главных и вспомогательных двигателей, котлов различного назначения, стационарных бытовых установок;

жидкое топливо с температурой вспышки паров, определенной в закрытом тигле, не ниже 40 градусов Цельсия - для обеспечения работы приводных двигателей генераторов, входящих в состав аварийных источников электроэнергии, а также для обеспечения работы главных, вспомогательных двигателей и котлов различного назначения, установленных на объектах регулирования, эксплуатация которых предусмотрена в ограниченных районах с климатическими условиями, при которых температура в помещениях, где хранится и используется топливо, не менее чем на 10 градусов Цельсия ниже температуры вспышки паров топлива. При этом должны быть выполнены мероприятия, обеспечивающие контроль температурного режима и его поддержание в указанных помещениях;

автомобильный бензин - для обеспечения работы двигателей внутреннего сгорания на судах длиной 20 метров и менее, за исключением нефтеналивных судов и судов, перевозящих опасные грузы, на дежурных

шлюпках при условии, что топливные баки защищены от огня и взрывов, на переносных пожарных и осушительных насосах на всех судах, за исключением нефтеналивных судов и судов, перевозящих опасные грузы;

авиационный бензин или топливо для реактивных двигателей для обеспечения работы двигателей судов-экранопланов речных и озерных, а также для хранения и заправки летательных аппаратов топливом на судах, оборудованных вертолетными палубами и системами заправки топливом летательных аппаратов на борту;

иные виды топлива с температурой вспышки 60 градусов Цельсия и ниже, находящегося как в жидком, так и в газообразном состоянии, при наличии одобренного в установленном порядке технического анализа альтернативных конструкций, мер и устройств, показывающего, что такие конструкции, меры и устройства отвечают формально установленным лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, эксплуатационным критериям безопасности, основанным на анализе риска.

Устанавливаемые на судах двигатели, которые при работе являются источниками загрязнения окружающей среды, должны быть сконструированы и изготовлены так, чтобы при нормальной эксплуатации объемная доля оксида углерода в отработавших газах двигателя, прогретого до рабочей температуры и работающего на установленных производителем минимальных оборотах холостого хода, не превышала 4,8 процента.

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

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

Должна быть обеспечена возможность безопасного проворачивания коленчатых валов главных двигателей.

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

163. Запас сжатого воздуха для пуска главных двигателей и действия системы управления должен храниться не менее чем в 2 обособленных воздухохранителях или в 2 обособленных группах воздухохранителей, при этом в каждом из этих 2 воздухохранителей или в каждой группе воздухохранителей должен храниться запас пускового воздуха не менее половины количества пусков, указанных в абзацах втором и третьем настоящего пункта.

Запас сжатого воздуха во всех воздухохранителях, предназначенный для пуска и реверсирования главных двигателей, должен обеспечивать не менее 12 пусков попеременно на передний и задний ход главного двигателя, подготовленного к действию.

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

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

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

164. Лицо, осуществляющее строительство судна, должно предусмотреть оборудование валопровода устройством, исключающим возможность самопроизвольного проворачивания гребных винтов при выполнении работ, связанных с ремонтом главных двигателей и движителей.

165. Должна быть предусмотрена искусственная вентиляция жилых, служебных, санитарно-гигиенических, машинных, аккумуляторных, грузовых помещений, помещений грузовых насосов, коффердамов, камбузов и помещений пищеблоков, отделений холодильных машин, туннелей

валопроводов, соответствующая требованиям настоящего технического регламента и международных договоров Российской Федерации.

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

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

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

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

- а) десятикратного обмена воздуха в час на паромех и пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров;
- б) шестикратного обмена воздуха в час на иных судах.

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

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

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

Подача воздуха на вентиляцию пространств и коффердамов должна осуществляться по воздухопроводу в нижнюю часть помещения с отстоянием от настила (днища), равным 400 миллиметрам. Выход воздуха должен осуществляться через воздушные трубы.

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

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

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

Допускается не оборудовать несамоходные суда якорным устройством в случае, если это предусмотрено проектной документацией.

171. Прочность буксирного каната и сцепных устройств толкаемых составов должна соответствовать максимальным усилиям, развиваемым судном при буксировке или толкании составов, и обеспечивать безопасность плавания в районах плавания, указанных в судовых документах, а размеры канатов должны быть достаточными для буксировки или толкания.

172. Длина, ширина, надводный высотный габарит и осадка судна должны соответствовать габаритам судовых ходов, шлюзов и высотным габаритам мостов, воздушных переходов линий электропередачи и связи в районах предполагаемой эксплуатации судна.

173. Судовое электрическое оборудование, кроме электрического оборудования судов, предназначенных для эксплуатации в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "Л" и "Р", должно безотказно работать при воздействии и после воздействия бортовой качки до 22,5 градуса с периодом качки 7 - 9 секунд и килевой качки до 10 градусов от вертикали, длительном крене судна до 15 градусов и дифференте до 5 градусов, при вибрациях с частотой 5 - 30 герц, с амплитудой 1 миллиметр для частоты 5 - 8 герц и ускорением, равным половине ускорения свободного падения, для частоты 8 - 30 герц, при ударах с ускорением, равным 3 ускорениям свободного падения, при частоте от 40 до 80 ударов в минуту.

Комплектующие изделия, материалы и вещества, используемые в электрическом оборудовании в процессе изготовления и эксплуатации, должны обеспечивать требования безопасности, установленные настоящим техническим регламентом.

174. На объектах регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, должны быть предусмотрены основные источники электрической энергии, имеющие мощность, достаточную для питания всех устройств и систем судна.

На каждом самоходном судне должно быть предусмотрено не менее 2 основных источников электрической энергии. Если этими источниками являются генераторы, хотя бы один из них должен иметь собственный независимый привод.

Валогенератор может применяться в качестве основного источника электрической энергии при условии обеспечения питанием ответственных устройств независимо от частоты и направления вращения главного двигателя (валопровода) при эксплуатационных и аварийных режимах работы судна.

Если статические источники электрической энергии накопительного типа являются основными источниками электрической энергии, должно быть предусмотрено не менее 2 таких источников, которые размещаются в разных помещениях и соответствуют требованиям пункта 175 настоящего технического регламента.

175. Мощность генераторных агрегатов и (или) мощность (емкость) статических источников электрической энергии должны быть такими, чтобы при остановке или отключении одного из них было обеспечено питание устройств и систем, необходимых для обеспечения нормальных (неаварийных) эксплуатационных условий движения и безопасности судна. Должен быть обеспечен также минимум комфортабельных условий обитаемости, создаваемых работой бытовых холодильников, искусственной вентиляции, системы кондиционирования воздуха, устройств и систем для приготовления пищи и отопления, а также для снабжения судна водой для санитарных нужд и пресной водой. Емкость статических источников электрической энергии должна быть такой, чтобы в случае выхода из строя одного из статических источников электрической энергии по-прежнему можно было обеспечить работу основных источников электрической энергии и ответственных устройств.

176. Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электрической энергии, мощность которого должна быть достаточной

для питания всех аварийных потребителей электрической энергии. В качестве автономного аварийного источника электрической энергии могут быть использованы дизель-генератор или аккумуляторная батарея. Для судов, предназначенных для эксплуатации в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О", "М", "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП", а также для всех пассажирских судов аварийный источник питания и аварийный распределительный щит должны устанавливаться выше палубы переборок за пределами машинного помещения и помещения, в котором находится главный распределительный щит, и отделяться от этих помещений с помощью огнестойких и водонепроницаемых переборок и палуб.

Выход из машинного помещения, в котором установлены аварийный источник электрической энергии и аварийный распределительный щит, должен вести непосредственно на открытую палубу.

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

178. Номинальные напряжения на выводах источников электрической энергии, предназначенных для питания судовой сети, не должны превышать следующие значения:

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

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

при постоянном токе - 230 вольт.

Допускается обоснованное применение других значений напряжений на выводах источников электрической энергии.

Номинальное значение частоты переменного тока следует принимать равным 50 герцам. Допускается обоснованное применение других значений частот. Значения номинальных напряжений на выводах потребителей должны быть обоснованы. Значения внутрисистемных напряжений не регламентируются.

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

В электрическом оборудовании, содержащем изоляцию, обеспечивающую защиту от поражения электрическим током, значения

электрической прочности, сопротивления изоляции и (или) тока утечки должны оставаться в пределах, указанных в руководствах (инструкциях) по эксплуатации оборудования.

Изоляционные материалы, применяемые для электрического оборудования, должны обеспечивать во время эксплуатации судна сопротивление изоляции в соответствии с документами по стандартизации, определяющими требования к судовому электрическому оборудованию. На главном и аварийном распределительных щитах для каждой сети изолированных систем должно устанавливаться отдельное устройство для измерения сопротивления изоляции или одно устройство с переключателем.

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

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

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

- а) на перекрытие каналов связи между источником помех и эксплуатируемыми приборами;
- б) на воздействие на источник помех для их ограничения;
- в) на снижение чувствительности эксплуатируемых приборов.

182. Назначение применяемых на судне горюче-смазочных материалов должно определяться лицом, осуществляющим подготовку проектной документации судна, и лицом, осуществляющим подготовку проектной документации судовых технических средств.

183. Предназначенные к применению на судах горюче-смазочные материалы должны сопровождаться документами, предусмотренными техническими регламентами Евразийского экономического союза.

184. Прием жидкого топлива на судно должен производиться через специально предназначенную для этого систему, обеспечивающую закрытую подачу топлива во все цистерны основного запаса с помощью наполнительных трубопроводов этих цистерн. Общий наполнительный

трубопровод должен быть выведен на палубу и снабжен запорной арматурой, управляемой с палубы.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

193. Лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, изготовитель технологического оборудования должны обеспечить выполнение следующих требований к технологическому оборудованию дноуглубительных судов:

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

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

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

194. Лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, лицо, осуществляющее строительство судна, и изготовитель элементов черпакового устройства должны обеспечить выполнение следующих требований к черпаковому устройству многочерпакового земснаряда:

а) конструкция черпаковой рамы должна обеспечить:

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

заданную глубину или заданные пределы глубин черпания;

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

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

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

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

195. Лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, и лицо, осуществляющее строительство судна, должны предусмотреть, чтобы соединение грунтозаборного устройства с насосом было гибким, не допускающим изломов.

196. Живучесть судна должна обеспечиваться:

а) проектным запасом плавучести и остойчивости при повреждении корпуса;

б) надлежащими свойствами системы осушения;

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

г) надежностью судовых технических средств.

197. Живучесть судна на стадии проектирования обеспечивается выполнением расчетов посадки и остойчивости поврежденного судна в зависимости от типа судна и от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна.

198. На каждом самоходном судне с главными двигателями общей мощностью 220 киловатт и более лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, должно предусмотреть не менее 2 осушительных насосов, из которых один с приводом от источника энергии должен быть стационарным и включенным в осушительную систему. В качестве осушительных насосов могут применяться балластные и санитарные насосы или насосы общесудового назначения с приводом от источника энергии. В качестве одного из осушительных насосов могут быть использованы насос, приводимый в действие главным двигателем, водоструйный или пароструйный эжектор (если паровой котел находится постоянно в действии).

На самоходных судах с главными двигателями общей мощностью менее 220 киловатт должно быть не менее 2 осушительных средств, одним из которых может быть стационарный насос с приводом от источника энергии или эжектор, а другим - ручной осушительный насос, подача которого, в кубических метрах в час, определяется в зависимости от значения $0,8 \times L \times B \times H$, в кубических метрах, где размеры судна (длина L , ширина B , высота борта H) должны быть выражены в метрах - 4 и более - до 50 включительно, 6 и более - более 50 до 200 включительно, 8 и более - более 200.

На пассажирских судах длиной более 100 метров должны быть предусмотрены 3 осушительных насоса с приводом от источника энергии, присоединенных к осушительной магистрали, причем один из них может иметь привод от главного двигателя. На пассажирских судах длиной 100 метров и менее должны быть предусмотрены 2 осушительных насоса с приводом от источника энергии.

Несамоходные суда, оборудованные источниками энергии или получающие энергию с берега, оснащаются средствами осушения так же, как самоходные суда с главными двигателями мощностью менее 220 киловатт. Указанные несамоходные суда, не имеющие паровых котлов, работающих на жидком топливе, за исключением нефтеналивных барж, могут иметь в качестве средств осушения переносные насосы.

На несамоходных судах с экипажем, не имеющих собственного источника энергии и не получающих энергию с берега, применение

осушительного насоса с приводом от источника энергии необязательно, при этом ручной насос должен быть переносным поршневого типа с величиной подачи не менее величины подачи, указанной в абзаце втором настоящего пункта, в зависимости от размеров судна.

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

Каждый осушительный насос, за исключением насосов, предназначенных для осушения льял, и ручных насосов нессамоходных судов, должен иметь подачу, определяемую из условия, чтобы расчетная скорость воды в приемной осушительной магистрали, диаметр (d , миллиметров) которой определен по формуле $d = 1,5\sqrt{L(B + H)} + 25$, в нормальных эксплуатационных условиях была не менее 2 метров в секунду. Длина L , ширина B , высота H борта судна при расчете диаметра (d) должны быть выражены в метрах.

199. Каждой палубе, переборке, каждому шпангоуту, отсеку, водогазонепроницаемому и противопожарному закрытию, запорному устройству судовой вентиляции, трубопроводу, электрошлиту и другим конструктивным элементам, имеющим отношение к обеспечению живучести судна, лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, присваивает номера или наименования в соответствии с построечной спецификацией, и на них лицо, осуществляющее строительство судна, или лицо, ответственное за эксплуатацию, должно нанести все необходимые виды маркировки, надписей и указателей для четкого обеспечения всех действий по борьбе за живучесть судна.

200. Лица, осуществляющие подготовку проектной документации саамоходных судов и судовых технических средств, должны предусмотреть меры по обеспечению энергетической эффективности судов не ниже 42 процентов за счет повышения эффективного коэффициента полезного действия судовых технических средств и применения оборудования утилизации вторичной теплоты.

III. Требования к безопасности процессов эксплуатации и утилизации, связанных с требованиями к безопасности объектов внутреннего водного транспорта

201. К эксплуатации допускаются суда, имеющие судовые документы в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, свидетельство о классификации, выданное

органом классификации судов, удостоверяющее соответствие судов требованиям настоящего технического регламента.

202. Перед ежегодным вводом в эксплуатацию судна, указанного в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, после отстоя в зимний период или отстоя, продолжающегося длительное время, судовладелец (лицо, ответственное за эксплуатацию) проводит проверку готовности судна к эксплуатации в соответствии с процедурами, предусмотренными системой управления безопасностью судовладельца (лица, ответственного за эксплуатацию). При положительных результатах проверки судно считается пригодным к эксплуатации.

203. При эксплуатации судов лицом, ответственным за эксплуатацию, должен быть организован контроль выполнения следующих требований:

а) на судне должен соблюдаться установленный противопожарный режим;

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

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

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

204. В целях обеспечения пожарной безопасности судов лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть выполнены следующие требования:

а) суда должны быть укомплектованы противопожарным снабжением. На несамоходных судах, эксплуатирующихся без экипажа, противопожарное снабжение не требуется;

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

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

г) если предусмотрено формирование более одной аварийной партии, комплекты снаряжения пожарных для каждой из них должны храниться готовыми к применению в легкодоступных местах, наиболее удаленных одно от другого;

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

е) на судне должно быть разработано и постоянно корректироваться в соответствии с изменениями в составе экипажа судна расписание по тревогам;

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

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

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

к) на каждом самоходном судне длиной 25 метров и более в центральном пожарном посту, рулевой рубке и на видных местах размещаются пожарные планы.

205. Для поддержания конструктивных элементов судовой противопожарной защиты, систем пожаротушения, пожарной сигнализации, противопожарного оборудования и снабжения в постоянной готовности лицом, ответственным за эксплуатацию (экипажем судна), должны быть выполнены следующие требования:

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

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

206. Для поддержания на судне противопожарного режима персоналом лица, ответственного за эксплуатацию, должны быть выполнены следующие требования:

а) все отсеки и помещения судна должны использоваться по своему назначению в соответствии с проектной документацией. Переоборудование судовых помещений допускается только в соответствии с проектной документацией;

б) на судне не допускается:

загромождать коридоры, внутренние и наружные трапы;

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

устраивать под внутренними трапами места для хранения горючих материалов;

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

использовать нештатные электронагревательные приборы;

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

накрывать тканью, бумагой или другими сгораемыми материалами электролампы;

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

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

в) на судне в любое время суток должен быть обеспечен доступ во все запираемые помещения. К каждому замку должно быть в наличии

не менее 2 ключей. Закрывание на замки дверей, находящихся на путях эвакуации, не допускается. Хранение ключей осуществляется в соответствии с принятым на судне порядком;

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

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

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

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

в аккумуляторных помещениях;

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

в шкиперских кладовых и кладовых ветоши и пакли;

в кладовых муки и сухой провизии;

вблизи шахт и головок вентиляции;

вблизи легковоспламеняющихся материалов, баллонов с горючими и взрывоопасными газами;

для целей освещения во всех помещениях судна;

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

при промывке деталей судовых технических средств легковоспламеняющимися жидкостями;

е) техническое состояние электрического оборудования, кабельных трасс и их эксплуатация должны соответствовать требованиям руководств (инструкций) по эксплуатации и пунктов 343 - 352 настоящего технического регламента;

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

з) на ящике хранения пиротехнических средств, встроенном в рулевую рубку или расположенном на крыльях ходового мостика, должны быть нанесены надпись "Пиротехнические средства" и знак "Запрещается пользоваться открытым огнем";

и) на судне должны быть инструкция по проведению бункеровочных операций и технологическая карта приема топлива, разработанные старшим механиком и утвержденные капитаном судна. Бункеровка должна осуществляться закрытым способом;

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

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

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

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

а) при подготовке к заводскому ремонту:

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

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

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

должны быть зачищены и дегазированы топливные, топливно-балластные и масляные цистерны, внутри которых планируется проведение ремонтных работ;

грузовые танки, трубопроводы к ним и другие помещения грузовой зоны нефтеналивных судов, а также емкости из-под нефтепродуктов с температурой вспышки 60 градусов Цельсия и ниже (независимо от места проведения и характера огневых работ), другие цистерны, внутри которых будут проводиться огневые работы, должны быть зачищены с удалением твердых остатков и дегазированы. Смежные цистерны и цистерны, на которых огневые работы будут проводиться только на наружных поверхностях, могут быть зачищены и дегазированы, либо заполнены инертными газами до снижения концентрации кислорода в объеме ниже 8 процентов при инертизации двуокисью углерода и до 6,5 процента при инертизации азотом и дымовыми газами, либо заполнены водой при условии, что ее уровень в цистерне будет выше места проведения огневых работ на 0,8 метра. Все прочие (неремонтируемые) топливные и масляные цистерны должны быть закрыты таким образом, чтобы не допустить их случайного открывания или задействования. Трубопроводы, связанные с топливными и масляными цистернами, должны быть изолированы закрытыми клапанами и заглушками;

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

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

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

грузовых отсеков и смежных с ними отсеков, в районе которых намечено проведение огневых работ, - на судах

с остатками нефтепродуктов с температурой вспышки выше 60 градусов Цельсия;

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

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

должны быть удалены с судна пиротехнические средства;

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

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

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

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

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

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

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

должны быть выполнены требования, предусмотренные абзацами третьим - пятым и пятнадцатым подпункта "а" настоящего пункта;

должны быть удалены с судна все взрывоопасные грузы и легковоспламеняющиеся грузы, предметы и вещества, за исключением тех, которые размещены в помещениях, удаленных от мест предполагаемого ремонта, с усиленным режимом противопожарной

охраны, а также запаса топлива, указанного в абзаце третьем подпункта "а" настоящего пункта;

в) при подготовке судна к отстою в зимний период или длительному отстою:

должны быть выполнены требования, приведенные в абзацах втором - четвертом, четырнадцатом - шестнадцатом подпункта "а" настоящего пункта;

должно быть произведено контрольное измерение сопротивления изоляции судовой электрической сети;

должны быть выполнены требования противопожарного режима, установленные в пункте отстоя.

208. Лицо, ответственное за эксплуатацию, на судне, перевозящем взрывоопасные грузы наливом, должно произвести антистатическую обработку канатов из синтетических материалов во избежание искрения вследствие накопления статического электричества в двухпроцентном солевом растворе в течение одних суток. Для восстановления антистатических свойств каната необходимо не менее одного раза в 2 месяца обрабатывать его соевым раствором.

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

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

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

в) персонал лица, ответственного за эксплуатацию, на буксире (толкаче) должен обеспечить действие искрогасителей в течение всего периода нахождения буксира (толкача) в опасной зоне буксируемого нефтеналивного судна (в пределах 50 метров);

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

поддерживать взрывобезопасную атмосферу в сухих отсеках, коффердамах и подпалубных пространствах посредством их заполнения инертными газами, водой под крышку горловин или вентилирования.

Иллюминаторы на лобовой переборке надстройки толкача должны быть закрыты. Запрещается применять на толкаче открытый огонь и курить в носовой части судна;

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

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

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

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

а) пользоваться открытым огнем;

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

в) пользоваться инструментами и приспособлениями, изготовленными из алюминиево-магниевого сплава и других искрообразующих материалов;

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

211. Лицом, ответственным за эксплуатацию, должен быть организован ежедневный контроль судовых помещений с целью выявления недопустимой концентрации паров нефтепродуктов в них. Измерение концентрации паров нефтепродуктов следует производить специально предназначенными для этих целей приборами.

В случае если уровень концентрации паров нефтепродуктов в помещении превышает 10 процентов нижнего предела взрываемости, необходимо усилить вентиляцию помещения и принять меры к устранению причины газообразования.

212. Запрещается посещение недегазированных помещений. Спуск персонала лица, ответственного за эксплуатацию, в такие помещения

может быть допущен только в аварийных ситуациях с разрешения капитана судна и при использовании изолирующих дыхательных аппаратов, спецодежды и безопасных в пожарном отношении инструментов с обязательной подстраховкой работающих людей, специально назначенных лицом, ответственным за эксплуатацию, из персонала этого лица, ответственного за эксплуатацию.

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

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

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

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

215. При возгорании электрического оборудования и электрических кабелей, находящихся под напряжением, электрическое оборудование должно быть обесточено. Для тушения пожара в этом случае следует применять углекислотные системы пожаротушения, углекислотные и порошковые огнетушители, сухой песок, покрывала для тушения пламени. Запрещается тушить загоревшееся электрическое оборудование, находящееся под напряжением, водой и с помощью жидкостных систем пожаротушения и огнетушителей. Для тушения пожара в помещении статического источника электрической энергии следует применять

тушащие вещества, рекомендованные изготовителем статического источника электрической энергии.

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

В случае если концентрация паров бензина или паров дизельного топлива достигает 10 процентов значения нижнего предела взрываемости, любые работы в судовых помещениях прекращаются и помещения вентилируются.

217. Для предотвращения разлива в судне, перевозящем транспортные средства с двигателями внутреннего сгорания, топлива, масла, антифриза и электролита, которые могут вытекать из систем транспортных средств при их неисправности или аварии, и для их сбора следует использовать специальные емкости и поддоны.

218. При обнаружении в грузовом помещении судна утечек топлива, масла, антифриза и электролита должны быть приняты меры по ограничению площади распространения разлива, вытекшее вещество должно быть собрано в тару, а место разлива подвергнуто тщательной механической зачистке с применением специальных диспергентов и последующим обезвреживанием отходов. После этого грузовое помещение должно быть проветрено или при необходимости дегазировано.

219. Запрещается на всем пути следования судна, перевозящего транспортные средства с двигателями внутреннего сгорания:

- а) запускать двигатели указанных транспортных средств;
- б) включать наружные осветительные приборы указанных транспортных средств;
- в) производить ремонт, мойку указанных транспортных средств;
- г) заправлять указанные транспортные средства топливом или маслом;
- д) переливать топливо или масло из одной емкости в другую;
- е) курить в не отведенных для этих целей местах;
- ж) пользоваться открытым огнем или нагревательными приборами, не предусмотренными оснащением судна;

з) допускать нахождение людей в кабинах (салонах) указанных транспортных средств.

220. Лицо, ответственное за эксплуатацию, обеспечивает живучесть судна в процессе его эксплуатации, предусматривая и обеспечивая:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

225. Требования обеспечения механической и электрической безопасности в процессе технической эксплуатации судов и судовых

технических средств установлены пунктами 226 - 240 и 273 - 352 настоящего технического регламента.

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

227. Все краны, клапаны и клинкетты технических средств и систем (паровой, водяной, топливной, масляной и др.) должны иметь надписи об их назначении.

228. Швартовные, буксирные и грузовые канаты не должны иметь спонтанно образованных на них петель (колышек). Все соединения канатов должны быть тщательно выполненными и защищены бензелями. Ходовой конец швартовов должен иметь огон и находиться наверху бухты, а концы швартовов должны быть защищены бензелями.

229. Запрещается производить работы на судне, сопровождающиеся ударами по сосудам, трубопроводам и арматуре систем сжатого воздуха высокого давления, открывать вентили и клапаны, закрывать их ломиками, трубами, надетыми на конец ключа, а также вскрывать баллоны и производить разборку сосудов, трубопроводов и арматуры без предварительного снятия давления до атмосферного и отключения от действующих систем.

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

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

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

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

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

Переносной кабель при перемещении предварительно должен быть обесточен.

234. Измерение сопротивления изоляции электрического оборудования и кабелей переносным прибором должно производиться при снятом напряжении.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

240. Все помещения, в которых установлено электрическое оборудование напряжением свыше 1000 вольт, должны закрываться на замок, на дверях этих помещений должны быть сделаны надписи об опасности высокого напряжения. Все электрическое оборудование, находящееся под напряжением свыше 1000 вольт, при обслуживании должно быть недоступно для прикосновения к нему лицами из экипажа судна. Двери, ведущие за распределительный щит напряжением свыше 1000 вольт, должны иметь электроблокировку, позволяющую открывать их только при снятом напряжении. Вблизи от щитов, на которых установлено электрическое оборудование, должны быть размещены четко выполненные принципиальные электрические схемы.

241. В целях обеспечения экологической и химической безопасности судов лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть выполнены следующие требования:

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

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

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

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

д) запрещается сброс в водные объекты неочищенных и необеззараженных сточных вод с судов. С целью предупреждения несанкционированного сброса за борт неочищенных сточных и нефтесодержащих вод запорная аппаратура на выпускных трубах, ведущих за борт, должна быть опломбирована в закрытом положении. Сброс в водные объекты очищенных и обеззараженных с помощью автономных станций очистки и обеззараживания сточных вод допускается при условии соблюдения требований законодательства в области охраны

окружающей среды, водного законодательства, законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения, а также соответствия показателей очистки и обеззараживания сточных вод нормативам, установленным санитарными правилами;

е) образующийся на судне мусор должен передаваться для уничтожения на внесудовые водоохранные средства - специализированные очистные суда или береговые приемные пункты либо уничтожаться непосредственно на судах способом, не оказывающим вредного воздействия на человека и окружающую среду;

ж) должны быть приняты меры, предусмотренные технической документацией изготовителя, для того, чтобы выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и дымность выпускных газов эксплуатирующихся главных и вспомогательных двигателей судов не превышали предельно допускаемых значений нормируемых параметров удельных средневзвешенных выбросов вредных (загрязняющих) веществ и дымности в выпускных (отработанных) газах судовых дизельных двигателей внутреннего сгорания, установленных согласно приложению № 4;

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

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

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

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

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

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

к) в целях обеспечения безопасности операций, потенциально опасных с точки зрения загрязнения водной среды (погрузка, выгрузка нефтепродуктов, бункеровка, перекачка нефтесодержащих и сточных вод), лицо, ответственное за эксплуатацию, должно уделять повышенное внимание состоянию шлангов и производить их осмотр перед каждой операцией;

л) лицо, ответственное за эксплуатацию, должно контролировать соблюдение нормативов допустимых сбросов веществ и микроорганизмов в водные объекты, установленных в соответствии с подпунктом "п" пункта 102 настоящего технического регламента. В случае невозможности соблюдения указанных нормативов сточные воды должны сдаваться для очистки на береговые очистные сооружения;

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

242. Техническая эксплуатация (техническое использование, техническое обслуживание, ремонт, управление технической эксплуатацией) судов и судовых технических средств, осуществляемая экипажами судов, производится в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации изготовителей и требованиями, установленными пунктами 243 - 356 настоящего технического регламента.

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

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

245. В процессе эксплуатации должен быть организован систематический контроль технического состояния корпуса. Если в результате износа при эксплуатации судна остаточные толщины основных групп связей корпуса, обшивки, а также параметры местных остаточных деформаций корпуса, являющиеся следствием эксплуатационных ситуаций, достигли значений, при которых прочность

корпуса считается неудовлетворительной, корпус должен подвергаться ремонту.

246. Корпус судна должен быть водонепроницаемым.

При обнаружении водотечности в подводной части корпуса как временная мера могут быть допущены цементные заделки (не более 3 в одном отсеке и не более 6 по всему корпусу), устранение которых может быть отсрочено до ближайшего слипования. О наличии дефектов в корпусе должна быть сделана запись в судовом журнале.

247. Для обеспечения антикоррозионной защиты корпуса и его элементов лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть выполнены мероприятия по поддержанию лакокрасочного покрытия согласно документации лица, осуществляющего подготовку проектной документации, и лица, осуществляющего строительство судна.

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

249. Для предохранения корпусов судов от коррозионного разрушения необходимо:

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

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

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

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

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

251. Для определения состояния подводной части корпуса, обеспечения нормальной эксплуатации и предохранения корпуса

от прогрессирующего износа суда должны подвергаться оценке соответствия в форме освидетельствования в доке, на слипе или на берегу.

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

253. Запрещается:

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

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

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

г) производить погрузку или выгрузку особо тяжелых не предусмотренных при проектировании судна по расчетным нагрузкам и громоздких грузов без выполнения предварительных расчетов, разработанных лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и принятия необходимых мер для защиты людей от угрозы несчастных случаев;

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

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

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

з) производить любые ремонтные работы с применением открытого огня в отсеках-танках, цистернах нефтеналивных судов, топливно-масляных цистернах других судов до их зачистки и дегазации. Допускается проведение огневых и огнеопасных работ в указанных танках, цистернах без зачистки их от остатков нефтепродуктов в случае подачи в танки и цистерны инертных газов как средства противопожарной защиты, а в зимних условиях - с остатками нефтепродуктов с температурой вспышки паров в закрытом тигле выше 28 градусов Цельсия при соблюдении требований пожарной безопасности в отношении выполнения ремонтных работ с применением открытого огня на нефтеналивных судах и требований в отношении безопасного

освещения места работ, установленных настоящим техническим регламентом.

254. Техническое обслуживание объектов энергетической установки в процессе эксплуатации зависит от их технического состояния и осуществляется в объеме, установленном судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

255. Энергетическая установка судна, включающая главные и вспомогательные двигатели, котлы, технические средства вспомогательного назначения, системы и оборудование, валопровод и движители, должна обеспечивать непрерывную, надежную и безопасную работу судна при всех возможных условиях эксплуатации, при длительном (статическом) крене до 15 градусов и при кратковременном (динамическом) крене до 22,5 градуса, при одновременном статическом дифференте до 5 градусов на нос или корму и при динамическом дифференте (килевая качка) до 7,5 градуса.

Элементы энергетической установки, работа которых предусмотрена при аварийных ситуациях, должны быть рассчитаны на работу при длительном крене до 22,5 градуса, при динамическом крене 22,5 градуса, при одновременном статическом или динамическом дифференте до 10 градусов.

На нефтеналивных судах, газовозах и химовозах при плавании в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП", первичные двигатели аварийных источников энергии должны быть рассчитаны на работу при длительном и динамическом крене судна до 30 градусов.

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

Результаты проверки исправности дистанционного или дистанционного автоматизированного управления должны быть записаны в судовом журнале.

257. Схемы трубопроводов систем, обеспечивающих живучесть судна, должны быть размещены в районе машинного помещения.

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

258. Средства измерений, не отнесенные к разряду индикаторов, в процессе эксплуатации должны подвергаться поверке или калибровке в соответствии с Федеральным законом "Об обеспечении единства измерений".

Исправность индикаторов должна периодически проверяться лицом, ответственным за эксплуатацию. Лицо, ответственное за эксплуатацию, должно вести журнал учета средств измерений, находящихся на судне.

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

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

261. Запрещается:

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

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

262. Должны производиться измерения размеров и анализироваться износы деталей двигателей и других судовых технических средств, неудовлетворительное техническое состояние которых приводит к выходу из строя технического средства в целом, в сроки, установленные руководствами (инструкциями) по эксплуатации, а их результаты должны

заноситься в судовые и отчетные документы. Отказы судовых технических средств должны регистрироваться в судовом журнале.

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

264. Аварийно-предупредительная сигнализация главных и вспомогательных двигателей должна проверяться на исправность и правильность функционирования в сроки, установленные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта. Результаты осмотра, проверок исправности и правильности функционирования аварийно-предупредительной сигнализации должны быть записаны в судовом журнале.

265. Должны систематически производиться осмотры объектов энергетической установки в сроки, установленные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта. Выявленные неисправности, угрожающие безопасности судна и персонала, должны быть немедленно устранены.

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

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

268. Техническое обслуживание двигателей внутреннего сгорания в процессе их эксплуатации осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

Главные и вспомогательные двигатели, соответствующие требованиям настоящего технического регламента и техническим условиям, разработанным изготовителем, при эксплуатации должны поддерживаться в исправном состоянии и должны быть отрегулированы таким образом, чтобы обеспечивалось соответствие их параметров паспортным данным, была исключена возможность перегрузки двигателей и обеспечен минимальный удельный расход топлива и смазки на любых

режимах, определяемых полем допускаемых рабочих характеристик двигателей для расчетных условий эксплуатации судна.

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

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

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

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

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

д) неисправно пусковое, реверсивное или валоповоротное устройство;

е) неисправны регуляторы;

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

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

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

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

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

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

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

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

п) неисправны или своевременно не подверглись проверке средства измерений в соответствии с пунктом 258 настоящего технического регламента;

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

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

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

у) амортизаторы имеют значительные деформацию или повреждения.

270. Работа главных и вспомогательных двигателей внутреннего сгорания судов разрешается на топливе и смазочных материалах, сорта и марки которых предусмотрены руководствами (инструкциями) по эксплуатации.

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

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

Результаты проверок с указанием давления воздуха в баллонах должны быть записаны в судовом журнале.

273. Воздухохранители должны подвергаться периодическому наружному освидетельствованию, внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию. Воздухохранители подвергаются наружному освидетельствованию ежегодно, внутреннему освидетельствованию - каждые 5 лет, гидравлическому испытанию - каждые 10 лет.

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

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

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

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

б) неплотность воздушных трубопроводов;

в) повреждения систем смазывания и охлаждения;

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

д) неотрегулированные и неправильно функционирующие предохранительные клапаны;

е) ненормальные шумы и стук при работе компрессора.

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

277. Рулевое устройство должно систематически, не менее одного раза в неделю, осматриваться, а правильность функционирования всех его

деталей и узлов - проверяться. В случае касания судном грунта или удара пером руля (насадкой) о грунт или плавающий предмет должен быть произведен внеочередной осмотр с целью выявления возможных повреждений.

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

Осмотр и обслуживание электрического оборудования рулевого устройства должны производиться в объемах и сроки, которые установлены судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

Результаты осмотра и проверки правильности функционирования рулевого устройства должны быть записаны в судовом журнале.

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

Результаты осмотра и проверки должны быть записаны в судовом журнале.

279. Основанием для запрещения эксплуатации судна является неисправность рулевого устройства (за исключением судов, эксплуатация которых предусмотрена без рулевого устройства), когда:

а) при работе основного привода время перекладки руля (поворотных насадок) на угол от 35 градусов одного борта до 35 градусов другого борта при максимальных эксплуатационных осадке и скорости переднего хода судна превышает 30 секунд, а при работе запасного привода время перекладки руля (поворотных насадок) на угол от 20 градусов одного борта до 20 градусов другого борта при максимальной эксплуатационной осадке и скорости переднего хода судна, равного 60 процентам наибольшей скорости переднего хода судна, составляет 60 секунд;

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

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

г) неисправен аксиометр или погрешность показаний его превышает: один градус - при положении руля в диаметральной плоскости;

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

2,5 градуса - при углах перекладки свыше 5 градусов;

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

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

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

з) обнаружена утечка рабочей жидкости у гидравлических рулевых устройств;

и) не обеспечено нормальное движение любого элемента рулевого устройства;

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

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

м) неисправны подруливающие устройства на судне.

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

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

При осмотрах якорного устройства и его техническом обслуживании необходимо особенно тщательно проверять наличие смазки на трущихся

частях брашпилей и шпилей, подвижных частях вертлюгов, жвака-галса, уровень масла в редукторах, надежность крепления якорей тормозом и стопорами, надежность соединения коренных концов якорных цепей с устройствами для их отдачи, исправность устройства для закрепления и отдачи коренного конца якорной цепи и самой якорной цепи, штырей соединительных звеньев.

Осмотр и обслуживание электрического оборудования якорных устройств и брашпилей с приводом от источника энергии должны производиться в объемах и сроках, которые установлены судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

Результаты осмотра и проверки правильности функционирования якорного устройства должны быть записаны в судовом журнале.

282. Эксплуатация судна, на котором имеется несоответствие якорного снабжения проектной документации или неисправность якорного устройства, не допускается, если:

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

б) уменьшение диаметра цепей вследствие их износа у судов, эксплуатирующихся в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "Л", "Р", "О" и "М", превышает 20 процентов, а у судов, предназначенных для эксплуатации в водных бассейнах, отнесенных к разрядам водных бассейнов "О-ПР", "М-ПР" или "М-СП", - 10 процентов;

в) обнаружены звенья с выпавшими распорками;

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

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

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

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

з) износ клюзов и стопоров препятствует нормальной работе устройства.

283. В целях предотвращения возможности повреждения судов на стоянке у пирсов, причалов и других судов и создания условий для безопасности маневров других судов швартовные механизмы (швартовные лебедки, шпили и брашпили) и оборудование (кнехты, утки,

роульсы, клюзы и киповые планки) должны обеспечивать удержание судна при его стоянке у пирсов, причалов и других судов. Техническое обслуживание швартовых устройств осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

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

285. Для швартовых стальных канатов число разорванных проволок не должно превышать 20 процентов общего количества проволок на длине 6 диаметров.

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

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

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

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

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

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

е) во избежание искрения вследствие накопления статического электричества канаты из синтетических материалов должны периодически обрабатываться в соответствии с требованиями, предусмотренными пунктом 208 настоящего технического регламента.

287. Канаты из синтетических и растительных материалов подлежат осмотру и выбраковке должностным лицом из числа членов экипажа судна

один раз в 3 месяца, а для судов, швартующихся ежедневно, - ежемесячно. Запрещается использование канатов из синтетических материалов, если:

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

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

в) канат до его использования на судах, перевозящих огнеопасные грузы, не подвергался предварительной антистатической обработке.

288. Запрещается использование швартовых кнехтов в качестве буксирных, если их прочность и способ крепления к корпусу не соответствуют требованиям к буксирным кнехтам.

289. Установленные на судах устройства грузоподъемностью 1000 килограммов и более и все пассажирские грузоподъемные устройства должны соответствовать требованиям настоящего технического регламента и подвергаться периодическому техническому освидетельствованию.

290. Техническое освидетельствование всех грузоподъемных устройств, включая устройства, не указанные в пункте 289 настоящего технического регламента, должно производиться лицом, ответственным за эксплуатацию, ежегодно перед сдачей судна в эксплуатацию.

При техническом освидетельствовании грузоподъемное устройство должно подвергаться:

а) осмотру;

б) статическому испытанию;

в) динамическому испытанию;

г) проверке в действии (все механизмы и электрическое оборудование, приборы безопасности, тормоза, аппараты управления, а также средства освещения и сигнализации).

291. При осмотре грузоподъемных устройств должно быть проверено техническое состояние:

а) металлоконструкций с целью выявления трещин, деформаций, утончения стенок вследствие коррозии, ослабления соединений;

б) крюка и деталей его подвески с целью выявления износа и наличия трещин;

в) канатов и деталей их крепления;

г) блоков, осей и деталей их крепления;

д) съемных грузозахватных приспособлений, а также тары для транспортировки грузов.

292. Результаты технического обследования и проверки грузоподъемного устройства в действии оформляются актом организации, проводившей обследование. Грузоподъемность и срок следующего испытания должны быть указаны на грузоподъемном устройстве.

293. Перед каждой погрузочно-разгрузочной операцией грузоподъемное устройство на транспортном судне должно быть осмотрено и проверено в действии лицом, ответственным за грузовые операции на этом судне.

Результаты проверки должны быть записаны в судовом журнале.

294. Запрещается эксплуатация грузоподъемного устройства, если его техническое состояние не соответствует требованиям настоящего технического регламента или истек срок проведения технического освидетельствования. Запрещается эксплуатация грузоподъемного устройства, если его техническое состояние не гарантирует безопасности обслуживающего персонала и может быть причиной аварий, то есть если обнаружены:

- а) изгиб или скручивание грузовых стрел;
- б) деформация и трещины в металлоконструкциях, неудовлетворительное техническое состояние которых приводит к выходу из строя грузоподъемного устройства в целом;
- в) неисправность тормозных устройств механизмов подъема груза и стрелы, поворота и передвижения крана;
- г) износ тормозных накладок, при котором заклепки, крепящие прокладки, выходят на поверхность трения;
- д) неисправность или отсутствие приборов и устройств безопасности, включая конечные выключатели, предусмотренные проектом грузоподъемного устройства;
- е) отсутствие или неисправность блокировочных устройств;
- ж) отсутствие или неисправность ограждения движущихся частей механизмов и голых токоведущих частей электрического оборудования;
- з) отсутствие надежных стопорных устройств, осей, болтовых, штифтовых и других соединений;
- и) предельный износ деталей грузоподъемного устройства;
- к) трещины, изломы, деформация в гайках, скобах, вертлюгах, шкивах и осях блоков, храповых колесах, собачках и других частях грузоподъемных устройств, неудовлетворительное техническое состояние которых приводит к выходу из строя грузоподъемного устройства в целом;

л) обрыв одной пряди каната или обрыв 10 процентов проволок на длине, равной 8 диаметрам каната;

м) некомплектность балласта или противовеса;

н) неисправность звуковой и световой сигнализаций.

295. В целях обеспечения сохранности буксируемых и толкаемых судов, буксиров и толкачей, а также создания условий для безопасности судоходства устанавливаются следующие требования к техническому состоянию буксирных и сцепных устройств:

а) на судах, оборудованных для буксировки:

износ или коррозия проволок буксирного каната не должны превышать 10 процентов первоначального диаметра проволок, а число разорванных проволок - 10 процентов общего количества проволок на длине 6 диаметров (это требование также распространяется на канаты, входящие в комплект сцепных устройств);

буксирные арки должны быть надежно закреплены и не должны иметь заусенцев, острых кромок, износа или выступающих частей, препятствующих плавному скольжению буксирных канатов;

буксирный гак и буксирные скобы не должны иметь трещин, а также любых повреждений, которые могут вызвать самопроизвольную отдачу буксира с гака;

ограничители буксирного каната должны быть исправными и исключать возможность отклонения каната сверх предельно допустимого (из условий безопасности и остойчивости);

устройства для быстрой отдачи буксирного каната должны находиться в полной исправности и действовать безотказно;

буксирная лебедка должна иметь надежно действующее дистанционное управление из рулевой рубки;

б) на судах, на которых буксирные гаки имеют устройство для дистанционной отдачи буксирного каната из рулевой рубки, необходимо проверять его в действии перед каждым выходом в рейс для буксировки на канате, результаты проверки должны быть записаны в судовом журнале;

в) на судах, оборудованных для толкания:

должно поддерживаться исправное техническое состояние носовых упоров на баржах и толкачах, натяжных устройств, откидных гаков для крепления вожжевых канатов на толкачах, расчаливающих устройств, автосцепных устройств и другого оборудования для обеспечения надежного и быстрого счаливания толкаемых составов;

при счаливании судов с использованием торцовых и бортовых сцепных устройств толкачей и толкаемых барж присоединительные размеры таких устройств должны быть совместимы;

для сообщения толкача с толкаемым составом, а также между баржами необходимо применять прочные и безопасные переходы.

296. При буксировке судов, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров в закрытом тигле 28 градусов Цельсия и ниже, необходимо применять буксирные канаты, соответствующие требованиям пунктов 31 и 208 настоящего технического регламента.

297. При использовании автосцепов с амортизаторами при повороте состава отклонение его от первоначальной осевой линии (в сторону, обратную повороту) не должно превышать нормы, установленные лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, для такой конструкции автосцепа.

Расцепку необходимо производить только после остановки состава и постановки барж на якорь или к причалу.

Запрещается выполнение каких-либо ремонтных работ в отношении замков и корпусных конструкций для всех видов автосцепов во время движения состава.

Запрещается эксплуатация автосцепов, если износ их элементов превышает нормы, установленные руководством (инструкцией) по эксплуатации.

После каждого рейса должен быть произведен тщательный осмотр замка для выявления трещин в литых и сварных деталях, ослабления гаек и болтов, состояния деталей контроля крепления и корпусных конструкций (упоров, панелей, фундаментов и сцепного рельса). Особое внимание следует уделять состоянию сварных швов в соединении фундамента замка со сцепными рельсами.

298. Техническое обслуживание лебедок, используемых в автосцепах, должно производиться в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации.

299. Для каждого сцепного устройства лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть установлены:

а) допустимые углы крена и дифферента толкача относительно толкаемой баржи (или сцепляемых барж относительно друг друга);

б) наибольшее возвышение сцепной балки баржи над уровнем воды, при котором осуществляется сцепка толкача с баржей;

в) наибольшая разность осадок сцепляемых барж (или полусекций) - отдельно для тихой воды и для движения при волнении.

300. Перед выходом судна в рейс буксирное и сцепное устройства должны быть проверены в действии, результаты проверки должны быть записаны в судовом журнале.

Запрещается производить буксировку или толкание состава при неисправных буксирных или сцепных устройствах или неисправном автосцепе.

301. Техническое обслуживание судовых мачт должно включать в себя периодическую смазку подвижных частей и проверку:

а) исправности действующих механизмов и приспособлений для подъема и заваливания самих мачт, подъема, несения и спуска сигналов, антенны;

б) правильности функционирования конечных выключателей исполнительных механизмов;

в) прочности крепления мачт к корпусу или к надстройкам судна;

г) исправности молниеотвода;

д) устранения выявленных неисправностей.

302. Техническое обслуживание средств сигнализации и связи выполняется с целью их поддержания в исправном техническом состоянии и готовности к действию. На всех судах средства дневной и ночной сигнализации (гудки, сирены, фонари, отмашки, колокола и мегафоны) должны соответствовать требованиям настоящего технического регламента и обеспечивать хорошо видимый и слышимый обмен сигналами с идущими и стоящими судами и берегом при любой погоде.

303. Запрещается использование зрительных и звуковых сигналов и средств судовой связи не по их прямому назначению.

Перед началом каждой вахты и перед выходом судна в рейс проверяются исправность и готовность к немедленному действию всех средств внешней и внутренней связи и сигнализации.

Недостаточное количество или неисправное состояние средств судовой связи и сигнальных средств являются основанием для запрещения эксплуатации судна.

304. Судовые дельные вещи (леера, поручни, ограждения, иллюминаторы, трапы, решетки и люковые закрытия) на всех судах должны соответствовать проекту судна и содержаться в исправном состоянии. Слань и плиты настилов должны быть установлены на свои места и закреплены, а вырезы в них закрыты.

В местах, в которых временно были сняты леера, поручни, трапы, решетки, настилы, горловины, люки, персонал лица, ответственного за эксплуатацию, должен обеспечить соблюдение всех требований техники безопасности (должен быть огражден проход, размещены предупредительные надписи, а в темное время суток - предусмотрено освещение). Запрещается устанавливать незакрепленные ограждения.

По окончании работ временно снятые поручни, трапы, решетки, настилы, крышки горловин и люков следует незамедлительно установить на свои места и закрепить.

305. Неисправность ограждений, иллюминаторов, люковых закрытий, а также недостаточное снабжение судна дельными вещами, предусмотренными проектом судна, являются основаниями для запрещения эксплуатации судна.

306. Техническое состояние спасательных средств должно соответствовать требованиям документации изготовителя (технических условий, паспортов, формуляров и руководств (инструкций) по эксплуатации), а их исправность должна проверяться не менее одного раза в месяц, а также перед вводом судна в эксплуатацию, при учебных водяных тревогах и тревоге "Человек за бортом". О времени и результатах проверки должна быть сделана запись в судовом журнале. В результате проведения проверок и устранения выявленных неисправностей должны быть подтверждены записью в судовом журнале:

а) исправность шлюпочных лебедок, наличие смазки на их трущихся частях и требуемого уровня масла в редукторах, определяемого с помощью тарированного изготовителем указателя уровня, и исправность тормозных устройств;

б) правильность функционирования спускового устройства для шлюпок и спасательных плотов и возможность их спуска за время не более 5 минут;

в) наличие в шлюпках и на плотках необходимого такелажа и инвентаря, отсутствие водотечности у шлюпок и водонепроницаемость воздушных ящиков;

г) наличие спасательных (рабочих) жилетов для выполнения забортовых работ, а также предохранительных поясов при работе на высоте в соответствии с нормативами, установленными лицом, ответственным за эксплуатацию.

307. Необходимо еженедельно производить контрольное проворачивание шлюпочной лебедки без спуска шлюпки, если это

позволяет конструкция. При выходе в рейс шлюпки должны быть надежно закреплены на кильблоках.

308. Запрещается эксплуатация судна при некомплектности и (или) неисправности спасательных средств.

309. Техническая эксплуатация противопожарного оборудования и снабжения, стационарных систем пожаротушения, первичных огнегасительных средств пожаротушения, пожарной сигнализации, а также средств пассивной конструктивной противопожарной защиты и активных средств борьбы с возникшим пожаром должна соответствовать положениям инструкций, разработанных лицом, ответственным за эксплуатацию, и изготовителем.

310. Должны быть организованы хранение первичных огнегасительных средств пожаротушения, пожарного инвентаря и передвижных приборов пожаротушения в определенных легкодоступных местах и контроль содержания их в полном порядке и постоянной готовности к немедленному действию.

Запрещается использовать противопожарное оборудование, стационарные системы и передвижные приборы пожаротушения, первичные огнегасительные средства пожаротушения и пожарный инвентарь не по прямому назначению.

311. Допускается использовать судовую систему водотушения для подачи воды при мытье палубы и якорных устройств с применением рукавов хозяйственного (не пожарного) назначения.

312. При перевозке нефтепродуктов и других легковоспламеняющихся и опасных грузов противопожарная защита судна должна соответствовать требованиям, установленным законодательством Российской Федерации.

313. Не допускается эксплуатация судна в отсутствие средств противопожарной защиты или при их нахождении в неисправном состоянии.

314. Должны быть организованы хранение аварийного снабжения и инвентаря на аварийных постах и контроль постоянной готовности имущества к немедленному использованию и допустимых сроков его хранения.

Обо всех случаях использования средств аварийного снабжения должна быть сделана запись в судовом журнале и приняты меры для немедленного пополнения запаса аварийного инвентаря.

315. Все суда должны быть обеспечены комплектом инструментов и приспособлений, необходимых для технического обслуживания судовых

конструкций, судовых технических средств и мелкого навигационного ремонта, в соответствии с технической документацией на постройку судна.

Должны контролироваться исправность инструментов и их соответствие характеру выполняемых работ. Запрещается использование неисправных инструментов или инструментов, не приспособленных для выполнения такой работы.

316. Верстаки, тиски, наковальни, контрольные плиты и другие устройства должны быть прочно закреплены.

317. Применяемые на судах абразивные инструменты должны соответствовать требованиям соответствующих технических регламентов.

При заточке режущих инструментов станки с абразивными точильными кругами должны иметь автоматическое устройство, блокирующее защитный экран с выключателем подачи напряжения на электропривод станка.

Абразивные инструменты, а также открытые вращающиеся детали должны иметь ограждения (кожухи).

318. Для определения технического состояния судовые котлы должны подвергаться периодическому наружному освидетельствованию, внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию.

Судовые котлы подвергаются наружному освидетельствованию ежегодно, внутреннему освидетельствованию - каждые 2 года, гидравлическому испытанию - каждые 10 лет.

Результаты освидетельствований и испытаний должны быть записаны в формуляр котла.

319. Техническое обслуживание судовых котлов, их систем автоматики и аварийно-предупредительной сигнализации осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

320. Включение и выключение форсунок должны производиться в соответствии с правилами техники безопасности, приведенными в документации изготовителя (технических условиях, паспортах, формулярах и руководствах по эксплуатации).

321. При сжигании обводненного мазута в топке котла должны соблюдаться требования разработанной лицом, ответственным за эксплуатацию, инструкции по обеспечению непрерывного перемешивания водотопливной смеси в расходной цистерне.

В случае утилизации на судах подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами (топливом и маслом), или сточных вод после

специальной обработки путем добавления их к сжигаемому мазуту конечная обводненность топлива, подаваемого в топку котла, не должна превышать 25 - 30 процентов, а при наличии специальных установок подготовки водотопливной эмульсии - 45 процентов.

322. Вода для питания судовых огнетрубных и водотрубных котлов должна соответствовать требованиям технического регламента по безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением свыше 0,07 мегапаскаля или при температуре нагрева свыше 115 градусов Цельсия.

323. Лицо, ответственное за эксплуатацию, должно предусмотреть наличие на судне, оборудованном паровыми котлами, лаборатории для контроля качества питательной воды.

324. Запрещается работа парового котла без постоянной вахты в котельном отделении, если котел не оборудован средствами автоматики, неисправны системы автоматического управления или аварийно-предупредительной защиты и сигнализации.

325. Запрещается эксплуатация котлов, если:

а) водогрейные трубы имеют такой слой накипи, что контрольный шарик не проходит через всю трубу;

б) на внутренних поверхностях нагрева имеются следы масла;

в) 6 и более водогрейных труб экранных рядов заглушены и в остальных рядах заглушено более 5 процентов труб;

г) обнаружены утончение или обгорание концов простых дымогарных труб, провисание или пропаривание водогрейных труб.

326. Запрещается во время работы котла:

а) увеличивать нагрузку на предохранительный клапан с целью повышения давления пара в котле;

б) поднимать давление пара в котле выше давления пара, установленного инструкцией и обозначенного на манометре красной чертой;

в) вешать на ручки кранов, клапанов, выключателей рукояток управления одежду, ветошь, инструменты или какие-либо другие предметы;

г) допускать при продувании котла падение уровня воды ниже рабочего.

327. Запрещается эксплуатация водогрейных котлов, если:

а) температура воды в котле или системе достигла 110 градусов Цельсия или повышается и продолжает расти, несмотря на все меры, принятые в соответствии с руководством (инструкцией) по эксплуатации;

б) обнаружены повреждения котла и утечка воды в местах повреждений;

в) неисправна система автоматики и защиты котла.

328. Техническое состояние судовых систем, трубопроводов и арматуры должно соответствовать требованиям, установленным документацией изготовителя (технических условий, паспортов, формуляров и руководств (инструкций) по эксплуатации), и обеспечивать надежную работу судна и объектов его энергетической установки.

329. Перед началом навигации лицом, ответственным за эксплуатацию, должна быть выполнена проверка:

а) соответствия технического состояния элементов осушительной системы и производительности осушительных средств требованиям документации изготовителя (технических условий, паспортов, формуляров и руководств (инструкций) по эксплуатации) и настоящего технического регламента;

б) безотказности пуска и правильности функционирования каждого агрегата;

в) незасоренности трубопроводов, наличия сеток на всех приемных патрубках и возможности полной откачки воды из обслуживаемого помещения;

г) правильности функционирования клапанов на трубопроводах в распределительных коробках;

д) правильности функционирования обратных клапанов отливных отверстий в бортах, в районе ватерлинии и ниже нее.

330. Должно быть обеспечено исправное техническое состояние арматуры, насосов и оборудования систем, которые (помимо выполнения своих основных функций) с целью предотвращения загрязнения водной среды предназначены:

а) для закрытого приема топлива и масла;

б) для сбора и удаления с судна подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами (топливом и маслом), а также этих вод после обработки в автономной установке для очистки подсланевых вод в судовых условиях;

в) для сбора и удаления сточно-фановых вод в случае отсутствия на судне установки автономной станции очистки и обеззараживания сточных вод.

331. Запрещается откачка за борт судна неочищенных нефтесодержащих вод и необработанных сточных вод.

Бортовая арматура систем, при помощи которых возможна откачка за борт судна подсланевых вод, а также сточно-фановых вод без их очистки, должна быть опломбирована. Места и даты пломбирования должны быть указаны в судовом журнале. Принципиальная схема таких систем должна быть размещена на видном месте.

При проведении технического обслуживания различных систем необходимо контролировать правильность функционирования редукционных клапанов этих систем, а в случае необходимости производить их ремонт, в том числе притирку уплотняющих элементов, регулировку и опломбирование.

332. Запрещается проведение осмотров топливных и масляных цистерн, коффердамов, насосных отделений и других помещений, в которых возможно скопление вредных газов и паров взрывоопасных веществ, без предварительного тщательного проветривания этих помещений и проверки на загазованность.

333. Двигатели (гребные винты, неподвижные и поворотные насадки, водометы), элементы подруливающих устройств, создающие упор, в процессе эксплуатации должны поддерживаться лицом, ответственным за эксплуатацию, в исправном состоянии.

334. Двигательно-рулевой комплекс подлежит обязательной проверке и осмотру после касания судном грунта или в процессе транспортного происшествия.

335. При постановке судна в док или на слип проверяются техническое состояние двигателей и соответствие их размеров и формы паспортным данным.

336. Запрещается ремонт гребных винтов с судовых шлюпок или лодок.

Проворачивание гребных винтов и пуск главного двигателя можно производить только при нахождении судна на плаву, при этом необходимо предварительно убедиться в отсутствии людей или лодок вблизи винтов.

337. При обнаружении вмятин, трещин на наружной и внутренней поверхностях направляющих насадок (неподвижных и поворотных) должны быть приняты меры по устранению указанных дефектов.

Зазор между внутренней поверхностью насадки и кромкой лопасти гребного винта не должен превышать предельно допустимые значения, установленные проектной документацией.

338. Неисправности движителей должны быть устранены до выхода судна в плавание. Основанием для запрещения эксплуатации судна являются следующие неисправности движителей:

- а) ослаблено крепление ступицы винта на гребном валу;
- б) повреждены лопасти винта, что вызывает вибрацию судна или перегрузку главных двигателей (снижение частоты вращения более 5 процентов номинальной);
- в) кронштейны гребных валов имеют трещины или деформированы;
- г) направляющая насадка повреждена или смещена, в результате чего гребной винт задевает ее;
- д) неисправны створки-жалюзи водометного движителя.

339. Судовые холодильные машины и установки рефрижераторных судов, компрессоры систем кондиционирования воздуха должны обеспечивать получение и поддержание оптимальных температур в охлаждаемых помещениях, необходимых в связи с требованиями комфорта, характером перевозимого груза и температурными условиями района плавания судна.

340. На судне, оборудованном холодильной установкой для охлаждения не менее 1000 тонн груза или воздуха систем кондиционирования пассажирских судов длиной более 100 метров, должны храниться в доступном месте резиновые перчатки, промышленные фильтрующие противогазы (для аммиачных установок) или защитные очки (для фреоновых установок) в количестве, равном числу лиц, работающих в помещении холодильной установки, но не менее 2 комплектов каждого вида защитных средств, а также запас коробок к противогазам.

341. Запрещается работа судовых холодильных машин, техническое состояние которых не соответствует требованиям документации изготовителя (технических условий, паспортов, формуляров и руководств (инструкций) по эксплуатации), а также если:

- а) обнаружены дефекты в деталях или неправильное функционирование компрессора;
- б) неисправны средства измерений;
- в) имеются повреждения в масляном, рассольном и циркуляционном насосах или вентиляторах;
- г) не отрегулированы на установленное давление предохранительные клапаны компрессора;

д) нарушена герметичность сальниковых уплотнений компрессора или арматуры.

342. Запрещается применение открытого огня в помещении, в котором находятся элементы холодильной установки.

343. Техническое обслуживание судового электрического оборудования должно осуществляться в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации.

344. Электрическое оборудование, обеспечивающее управление судном и безопасность плавания, должно всегда находиться в состоянии готовности к действию.

Резервное и аварийное электрическое оборудование должно быть в состоянии готовности к немедленному вводу его в эксплуатацию.

Это оборудование необходимо периодически проверять в действии.

345. При подходе судна к шлюзу должна быть проверена правильность функционирования электрического оборудования, обеспечивающего управление судном и его энергетической установкой.

Результаты проверки должны быть записаны в судовом журнале.

346. Перед выходом в рейс лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть проверены надежность включения и стабильность работы аварийных источников электроэнергии, резервных электроприводов, рулевого электропривода, дистанционного автоматизированного управления главных двигателей, электроприводов аварийно-спасательного назначения, электроприводов якорно-швартовых устройств, пожарной, аварийной сигнализации, сигнально-отличительных фонарей, аварийного освещения, прожекторов и средств радио- и навигационного оборудования. Результаты проверки должны быть записаны в судовом журнале.

347. В электротехническом журнале, а при его отсутствии в судовом или машинном журнале должны вестись записи об отказах и неисправностях электрического оборудования и о проведенном техническом обслуживании или ремонте.

348. У главного распределительного щита судовой электростанции, аварийного распределительного щита и пульта управления электрической гребной установки должны находиться комплекты защитных средств и предохранительных приспособлений и углекислотные огнетушители.

У пульта управления судов с электрической гребной установкой должна быть размещена также электрическая схема главного распределительного щита.

349. Запрещается при эксплуатации электрического оборудования:

а) использовать электрическое оборудование в режимах, не предусмотренных проектом судна и руководствами (инструкциями) по эксплуатации;

б) останавливать без разрешения вахтенного начальника генератор в случае угрозы жизни или опасности аварии без перевода нагрузки на другой генератор;

в) отключать потребителей электрической энергии без разрешения вахтенного начальника;

г) выполнять профилактические или ремонтные работы, требующие отключения электрического оборудования, без согласования с вахтенным начальником;

д) пользоваться электрическими переносными лампами обычного типа на нефтеналивных и других судах в помещениях, в которых хранятся взрывчатые и легковоспламеняющиеся жидкости и вещества, а также при осмотре топливных бункеров и емкостей с нефтепродуктами или незачищенных емкостей с остатками нефтепродуктов. В указанных помещениях разрешается пользоваться только переносными взрывозащищенными светильниками;

е) производить изменения в схемах электрического оборудования судов без оценки соответствия в форме классификации в отношении технической документации, предусматривающей такие изменения, требованиям настоящего технического регламента.

350. Запрещается работа электрического оборудования при следующих неисправностях:

а) пониженное сопротивление изоляции по сравнению с его нормативными значениями;

б) искрение свыше 2 баллов на коллекторе или контактных кольцах;

в) выход из строя пускорегулирующих устройств и аппаратуры электроприводов;

г) контакт вращающихся частей электрических машин с неподвижными или биение вала, угрожающее поломкой машины;

д) появление запаха, дыма или пламени, свидетельствующих об обгорании изоляции;

е) повышение силы тока или температуры оборудования сверх допустимых значений.

351. В целях предотвращения угрозы поражения электрическим током или захвата одежды обслуживающего персонала вращающимися

частями электрического оборудования запрещается работа этого оборудования без предусмотренных защитных кожухов.

352. Основанием для запрещения эксплуатации судна является неисправность:

- а) основных и аварийных источников электроэнергии;
- б) электрического оборудования рулевого устройства, брашпиля, шпиля и других механизмов, обеспечивающих работу энергетической установки в ходу и выполнение швартовых, буксирных или спасательных операций;
- в) сигнальных и отличительных фонарей, машинных телеграфов (или средств связи, их заменяющих);
- г) авральной и пожарной сигнализаций;
- д) электрического оборудования установок, обеспечивающих сохранение качества перевозимого груза;
- е) при которой происходит снижение емкости или мощности статического источника электрической энергии на величину, превышающую 10 процентов значения, указанного его изготовителем в паспорте (техническом паспорте) статического источника электрической энергии.

353. Ремонт судов независимо от принятой системы ремонта (планово-предупредительной или по состоянию) производится:

- а) на борту судна;
- б) на производственных мощностях организации, осуществляющей ремонт судов.

354. В период между ремонтами должно производиться техническое обслуживание судовых технических средств в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

Если ремонт выполняется на борту судна, должны быть приняты все меры для обеспечения защиты жизни и здоровья людей, имущества от взрыва, механической, химической, термической, электрической опасности, а также для защиты окружающей среды от вредных воздействий.

355. Помимо требований, указанных в пункте 357 настоящего технического регламента, при подготовке судна к заводскому ремонту должны быть выполнены требования, предусмотренные подпунктом "а" пункта 207 настоящего технического регламента.

356. Вывод судов из эксплуатации на отстой может осуществляться как во время навигации, так и при наступлении межнавигационного

периода. При этом судно может выводиться из эксплуатации с содержанием судовых технических средств в нерабочем состоянии или с поддержанием их в рабочем состоянии.

357. Состав работ по приведению судов к отстою с консервацией отдельных судовых технических средств и сроки их выполнения устанавливаются лицом, ответственным за эксплуатацию.

Консервация судовых технических средств на время отстоя в зимний период должна производиться в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации. Суда должны быть подготовлены к отстою в зимний период или отстою на срок более межнавигационного периода с учетом требований, предусмотренных подпунктом "в" пункта 207 и подпунктом "и" пункта 241 настоящего технического регламента, таким образом, чтобы в процессе отстоя обеспечивалась пожарная и экологическая безопасность судов.

358. При постановке судов на отстой в зимний период все трубопроводы забортной воды, питательной воды котлов, паровые трубопроводы, а также трубопроводы системы охлаждения, пожарной, фановой, сточной систем и откачки подсланевых вод должны быть очищены от песка, нефтепродуктов, грязи, промыты и продуты сжатым воздухом при открытых спускных кранах или пробках. Все продукты зачистки должны быть удалены на берег. Запрещается сброс их в водный объект.

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

Экологическая безопасность судов во время отстоя на длительный срок, помимо консервации, должна обеспечиваться созданием необходимых условий для поддержания их на плаву, установленных подпунктом "и" пункта 241 настоящего технического регламента.

После проведения указанных работ и работ по консервации судна составляется акт и лицо, ответственное за эксплуатацию, документально оформляет постановку судна на консервацию с указанием срока такой консервации.

Для обеспечения пожарной безопасности суда на время отстоя снабжаются пожарным инвентарем, размещенным на отведенных для него

местах, и указателями о порядке объявления общесудовой тревоги (борьба с пожаром) и вызова пожарной команды.

360. В целях обеспечения безопасной утилизации судов организацией, производящей утилизацию судов, должны быть выполнены следующие требования:

а) утилизация судов (судовых технических средств) должна осуществляться в соответствии с рекомендациями лица, осуществляющего строительство судов (изготовителя судовых технических средств), способом, не оказывающим негативного воздействия на окружающую среду, по проектам утилизации, прошедшим соответствующую экспертизу в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

б) должна быть предварительно разработана документация на утилизацию для каждого судна (судового технического средства) с указанием режимов технологических процессов, состава и последовательности операций утилизации, в том числе подготовительных операций, предусматривающих:

отключение демонтируемых или деформируемых объектов от любых источников питания;

удаление взрывоопасных, порошкообразных, химически агрессивных веществ и других веществ и микроорганизмов, оказывающих негативное воздействие на человека и окружающую среду;

удаление пригодных для дальнейшего использования технических средств и оборудования, которые могут появиться после их демонтажа;

в) режимы технологических процессов, состав и последовательность операций должны исключать риск причинения вреда в процессе утилизации судов (судовых технических средств) как в обычных условиях, так и в аварийной ситуации, возникшей в процессе утилизации;

г) оборудование для утилизации судов (судовых технических средств) должно быть оснащено:

средствами контроля технологических процессов, оказывающих негативное воздействие на персонал и окружающую среду;

средствами защиты персонала и окружающей среды;

д) средства хранения, транспортировки изделий и отходов производства в процессе утилизации судов (судовых технических средств) должны быть устроены так, чтобы исключался риск причинения вреда жизни и здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений.

361. В отношении каждого судна должны быть соблюдены требования по обеспечению гидрометеорологической безопасности - учтены текущая и прогностическая информация о гидрометеорологических и ледовых условиях движения судов по внутренним водным путям, предупреждения и оповещения о неблагоприятных и опасных гидрометеорологических явлениях.

362. При движении судов внутреннего плавания по устьевым участкам рек с морским режимом судоходства и выполнении судами смешанного (река - море) плавания рейсов в морских акваториях должны учитываться фактическая и прогностическая гидрометеорологическая информация, штормовые предупреждения и оповещения, а также навигационные рекомендации по безопасному плаванию, распространяемые национальными метеорологическими службами, находящимися в наилучшем положении для обслуживания различных прибрежных зон и районов открытого моря.

IV. Требования к безопасности объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта

363. Объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта должны соответствовать требованиям, установленным законодательством о градостроительной деятельности, Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений", законодательством в области охраны окружающей среды, законодательством Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов, водным законодательством, законодательством Российской Федерации о пожарной безопасности и Федеральным законом "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности".

364. Не допускаются проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, являющихся источниками загрязнения атмосферы, на территориях с уровнем загрязнения, превышающим установленные гигиенические нормативы. Реконструкция и техническое перевооружение действующих объектов разрешаются на таких территориях при обосновании снижения количества выбросов загрязняющих веществ.

365. Каждый объект инфраструктуры внутреннего водного транспорта должен иметь систему обеспечения пожарной безопасности, соответствующую требованиям настоящего технического регламента, законодательства Российской Федерации о пожарной безопасности

и Федерального закона "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности".

366. Установленный лицом, ответственным за эксплуатацию, противопожарный режим должен соответствовать пожарной опасности объекта регулирования.

367. На стадии проектирования объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, должна быть предусмотрена возможность забора воды пожарными автомобилями из акватории порта или пожарных гидрантов, установленных на причале через каждые 200 - 250 метров.

368. В порту в зависимости от рода грузов, перевозимых в судах, должны быть отдельно организованы рейды:

а) для сухогрузных судов с грузами класса 4.1 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (легковоспламеняющиеся твердые вещества) и огнеопасными грузами;

б) для нефтеналивных судов.

369. Рейды для сухогрузных судов с грузами, указанными в подпункте "а" пункта 368 настоящего технического регламента, следует размещать ниже по течению других сухогрузных рейдов, рейды для нефтеналивных судов - ниже по течению всех других рейдов.

370. Расстояние между рейдами нефтеналивных судов и другими рейдами должно быть не менее 300 метров, а между рейдами сухогрузных судов с грузами, указанными в подпункте "а" пункта 368 настоящего технического регламента, и другими рейдами (кроме рейдов для нефтеналивных судов) - не менее 150 метров.

Расстояние от рейдов до вновь строящихся нефтеналивных причалов должно быть не менее 1000 метров.

Расстояние между вновь строящимися нефтеналивными причалами и причалами для сухогрузных судов должно быть не менее 300 метров.

Расстояние между плавучей бункеровочной станцией и нефтеналивными причалами или рейдами для нефтеналивных судов должно быть не менее 150 метров.

Расстояние между плавучей бункеровочной станцией и рейдами для сухогрузных судов должно быть не менее 300 метров.

371. Бункеровка из береговых сооружений допускается только на специально предназначенных и оборудованных нефтеналивных

причалах. Размещение и оборудование пунктов береговых сооружений для бункеровки должны соответствовать требованиям Федерального закона "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", законодательства о градостроительной деятельности, законодательства в области охраны окружающей среды и водного законодательства с соблюдением критериев безопасности судоходства.

372. Перегрузочные комплексы нефтегрузов, перевозимых наливом, должны быть обособлены от других перегрузочных комплексов порта и пассажирских терминалов.

373. При бункеровке с транспортного средства, осуществляемой для судов валовой вместимостью менее 500, эксплуатирующей организацией должны выполняться следующие требования:

а) причалы, предназначенные для такой бункеровки с транспортных средств, должны быть оборудованы средствами противопожарной безопасности и ликвидации аварийного разлива топлива в количествах, достаточных для ликвидации возгорания и аварийного разлива топлива;

б) запрет курения на причалах, предназначенных для такой бункеровки. На территории, где курение запрещено, на видных местах должны быть размещены соответствующие запрещающие знаки;

в) выполнение организационно-технических мероприятий по обеспечению пожарной безопасности;

г) выполнение организационно-технических мероприятий по обеспечению экологической безопасности;

д) выполнение организационно-технических мероприятий по предотвращению повреждений и обеспечению живучести (исправности) оборудования перегрузочного причала.

374. Палы причалов для перевалки нефтегрузов должны быть оборудованы мягкими отбойными устройствами из резиновых или других невозгораемых и не образующих искр амортизирующих материалов.

375. Места погрузки, выгрузки грузов классов 1 - 4.3 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (взрывчатые вещества, газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой) должны быть размещены в соответствии с требованиями Федерального закона "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности".

Места бункеровки судов с использованием плавучих заправочных станций должны быть размещены на расстоянии не менее 50 метров от жилых строений, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, а также от общих мест погрузки и хранения грузов.

376. При перегрузке взрывоопасных грузов классов 1 - 4.3 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям необходимо исключить все источники искрообразования.

377. Размещение грузов классов 3 и 4.1 - 4.3 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям в судах, транспортных средствах и их хранение на складах должны быть осуществлены в соответствии с требованиями Федерального закона "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", документацией грузоотправителя, а также требованиями технических регламентов, устанавливающих требования к безопасности отдельных видов грузов.

378. В целях предотвращения возникновения пожара в портах колесная техника перед погрузкой должна храниться в портах на специально оборудованных площадках. Размещение колесной техники производится по секциям, в которых она располагается продольными рядами или уступообразно. Расстояние между рядами должно составлять не менее 0,4 метра, между единицами колесной техники в ряду - не менее 0,2 метра. Между секциями должны оставаться пожарные проезды шириной не менее 6 метров и главный проезд, соединяющий пожарные проезды, шириной не менее 8 метров.

379. Территории перегрузочных комплексов и пассажирских терминалов должны содержаться лицом, ответственным за эксплуатацию, в чистоте и систематически очищаться от горючих производственных и бытовых отходов. Освобождающаяся тара, упаковочный материал, металлическая стружка, промасленные обтирочные материалы и другие отходы должны удаляться в специально отведенные для этого места и своевременно утилизироваться.

380. Во взрывоопасных зонах должно устанавливаться только взрывозащищенное электрическое оборудование.

381. С помощью технических решений лицо, ответственное за эксплуатацию, на объектах регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, за исключением пассажирских причалов, должно обеспечить

предотвращение разрушений элементов управления системами противопожарной защиты, элементов подачи огнетушащих веществ и создания водяных, паровых и газовых завес, устройств для смыва горючих жидкостей, сбора и самотушения пролитых горючих жидкостей, элементов средств связи и электропитания, средств отсечки поступления горючих жидкостей в очаг возгорания в результате первичных взрывов и под воздействием пламени.

382. Лицом, ответственным за эксплуатацию, на объектах регулирования, указанных в пункте 384 настоящего технического регламента, должны быть созданы условия для скорейшего ввода в действие подразделений пожарной охраны путем устройства подъездных путей, создания возможности забора воды из акватории порта.

383. Лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, ответственным за эксплуатацию, на объектах регулирования, указанных в пункте 381 настоящего технического регламента, должны предусматриваться:

а) оснащение оборудования на объекте регулирования быстродействующими, в том числе автоматическими, средствами отсечки поступления горючих жидкостей в аварийную зону;

б) оснащение объектов регулирования устройствами для ограничения растекания горючих жидкостей;

в) ограничение распространения пожара с помощью противопожарных разрывов и преград;

г) устройство в кабельных каналах, туннелях, паттернах противопожарных перегородок и преград;

д) оснащение оборудования объектов регулирования огнепреградителями;

е) флегматизация горючих смесей в оборудовании объектов регулирования;

ж) оснащение объектов регулирования устройствами водяного смыва пролитых горючих жидкостей и окислителей;

з) применение огнезащитных красок и покрытий для повышения огнезащищенности элементов конструкций.

384. В целях обеспечения экологической и химической безопасности на стадии проектирования перегрузочных комплексов лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, и лицом, осуществляющим строительство таких комплексов, должны быть выполнены требования законодательства в области охраны окружающей

среды, водного законодательства и законодательства Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов в отношении безопасной перегрузки химически опасных и вредных для здоровья людей и (или) загрязняющих окружающую среду веществ, а также предусмотрены:

а) при перегрузке пылящих и вредных навалочных грузов:

применение перегрузочных машин и оборудования, а также технологий, обеспечивающих выполнение требований экологической безопасности, устанавливаемых законодательством в области охраны окружающей среды;

оснащение средствами и устройствами для приема и утилизации растворов после промывки трюмов судов из-под вредных для здоровья людей и (или) загрязняющих окружающую среду веществ;

планировка территории порта, исключающая попадание загрязненных поверхностных стоков в водный объект;

использование покрытий территории и ограждений штабелей открытых складов навалочных грузов, исключающих попадание вредных веществ в почву;

оснащение судов средствами, исключающими попадание в окружающую среду пылящих компонентов от вредных для здоровья людей и загрязняющих окружающую среду навалочных грузов;

б) на причалах гидромеханизированной выгрузки грузов - дренажные системы, отстойники и системы оборотного водоснабжения;

в) оснащение средств обеспечения перегрузки нефти, нефтепродуктов и химически опасных грузов, перевозимых наливом, устройствами, предотвращающими попадание нефти и химически опасных грузов в воду, комплектами по локализации и ликвидации разливов нефти, блокирующими устройствами, автоматически прекращающими перегрузку нефтепродуктов и химически опасных грузов при разрыве соединений или в других аварийных случаях;

г) в составе оборудования для перегрузки нефтепродуктов - береговой трубопровод отвода паров нефти из грузовых танков в специальные береговые емкости, оснащенный устройством для соединения с газоотводными трубами нефтеналивных судов;

д) верхнее наземное покрытие причалов для грузовых операций с нефтью, нефтепродуктами и химически опасными грузами, обеспечивающее сток пролитых нефтепродуктов и атмосферных осадков

в колодцы производственно-дождевой канализации с последующей сдачей их на очистку или утилизацию.

385. Лицо, ответственное за эксплуатацию, на перегрузочном комплексе должно обеспечить исправное состояние системы канализации и очистных сооружений, необходимых для сбора и приема производственно-дождевых стоков.

386. Лицо, ответственное за эксплуатацию, на перегрузочном комплексе обязано иметь оборудованные емкости для сбора и хранения утилизируемых горюче-смазочных материалов, осуществлять сбор и предварительную очистку утилизируемых горюче-смазочных материалов с последующей отправкой их на переработку или регенерацию с целью исключения попадания горюче-смазочных материалов в почву и акваторию, уменьшения опасности возникновения или недопущения аварийных ситуаций.

387. Лицом, ответственным за эксплуатацию, на перегрузочном комплексе должна быть предусмотрена утилизация остатков горюче-смазочных материалов и нефти, образующихся в результате разлива, вследствие аварийных ситуаций, при разгрузке судов, зачистке резервуаров и емкостей, трубопроводов и другого технологического оборудования.

388. Лицо, ответственное за эксплуатацию, должно обеспечить наличие необходимого количества технических средств и специализированных судов, предусмотренных планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в порту, а также планом локализации и ликвидации аварийных ситуаций.

389. Лицо, ответственное за эксплуатацию, в порту, в котором оказываются услуги по обслуживанию судов, должно иметь в наличии достаточное количество специализированных судов и (или) береговых технических средств, обеспечивающих прием с судов нефтесодержащих и сточных вод и мусора.

390. В целях охраны условий жизнедеятельности человека, среды обитания растений, животных и других организмов, окружающей среды вокруг перегрузочных комплексов и пассажирских терминалов должны быть созданы санитарно-защитные зоны в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Должно быть предусмотрено необходимое количество заграждающих устройств и сертифицированного экологически безопасного сорбента.

391. Расположение и устройство помещений закрытых складов для хранения химически опасных веществ должны обеспечивать свободный доступ для полного их осмотра персоналом в защитной одежде, использующим индивидуальные приборы для дыхания, а также обеспечивать возможность беспрепятственной эвакуации на носилках или в люльках пострадавших в бессознательном состоянии.

В этих помещениях должно быть предусмотрено определение температуры груза и воздуха, влажности и состава воздуха.

392. Закрытые склады перегрузочных комплексов должны быть спроектированы и возведены так, чтобы в процессе и при прекращении их эксплуатации не возникало недопустимой угрозы причинения вреда здоровью людей и окружающей среде в результате физических, биологических и химических воздействий.

393. Закрытые склады для хранения химически опасных веществ должны быть укомплектованы:

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

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

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

394. Безопасность эксплуатации объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, на внутренних водных путях обеспечивается установлением гарантированных габаритов судовых ходов, обозначенных навигационными знаками судоходной обстановки или иным способом.

395. Гарантированные габариты судового хода (глубина, ширина и радиус закругления его оси) и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания, установленные Федеральным агентством морского и речного транспорта, публикуются в общедоступных источниках информации. Гарантированные габариты судового хода и выставление знаков судоходной обстановки обеспечиваются администрациями бассейнов внутренних водных путей.

396. При проведении работ по проектированию (включая изыскания), строительству, реконструкции, эксплуатации, выводу из эксплуатации и ликвидации объектов регулирования, указанных

в подпункте "в" пункта 5 настоящего технического регламента, должны обеспечиваться соблюдение требований законодательства в области внутреннего водного транспорта Российской Федерации, а также соблюдение следующих критериев безопасности судоходства:

местоположение указанных объектов регулирования должно обеспечивать безопасное и беспрепятственное движение по судовому ходу расчетных судов и составов (с учетом максимальных габаритов судов и схем формирования составов, эксплуатируемых на участке внутренних водных путей) с максимальной и минимальной скоростью, буксировку, маневрирование, оборот, постановку и стоянку на якоре, расхождение, обгон, работоспособность аппаратуры систем навигации и связи, иные операции, предусмотренные нормами законодательства Российской Федерации, устанавливающего порядок плавания судов по внутренним водным путям Российской Федерации, обеспечивать сохранение безопасных габаритов судоходных пролетов мостов, а также не оказывать негативное воздействие на эксплуатацию подводных переходов, трубопроводов и других линейных объектов, находящихся в зоне расположения объектов регулирования;

размещение указанных объектов регулирования, а также временных вспомогательных конструкций, размещаемых на период строительства, реконструкции, монтажа, капитального ремонта и ликвидации, должно обеспечивать безопасный подход расчетных судов и составов (с учетом максимальных габаритов расчетных судов и составов, эксплуатируемых на участке внутренних водных путей) с максимальной и минимальной скоростью, буксировку, маневрирование, оборот, постановку и стоянку на якоре, расхождение, обгон, швартовку, погрузку, выгрузку и хранение грузов, посадку, высадку пассажиров, иные операции, установленные нормативными правовыми актами, предусмотренными Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, а также обеспечивать беспрепятственный подход судов к инфраструктуре внутренних водных путей и беспрепятственное проведение путевых работ на внутренних водных путях;

производимые строительно-монтажные, гидротехнические и подводно-технические работы, в том числе работы на береговой полосе, в процессе проектирования (включая изыскания), строительства, реконструкции, монтажа, капитального ремонта, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации указанных объектов регулирования не должны оказывать влияние на навигационно-гидрографическое

обеспечение условий плавания судов, беспрепятственную видимость навигационных огней и знаков (плавающих и береговых), а также препятствовать установке, функционированию и обслуживанию средств навигационного оборудования, оказывать негативное влияние на гидрологические и гидроморфологические особенности участков внутренних водных путей (создавать перекаты, свальные и прижимные течения, препятствия, русловые переформирования, изменения течения реки, заносимость, размыв дна и береговой линии), влияющие на габариты судовых ходов и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов, не должны оказывать негативное воздействие на эксплуатацию подводных переходов, трубопроводов и других линейных объектов, находящихся в зоне расположения объектов регулирования, на нормальное функционирование русловыправительных, руслонаправляющих и берегоукрепительных сооружений.

При воздействии на объекты регулирования, указанные в подпункте "г" пункта 5 настоящего технического регламента, должны обеспечиваться соблюдение требований законодательства в области внутреннего водного транспорта Российской Федерации, а также соблюдение критериев безопасности судоходства, указанных в настоящем пункте.

В целях обеспечения соблюдения критериев безопасности судоходства при проектировании (включая изыскания), строительстве, производстве, монтаже, реконструкции, капитальном ремонте, эксплуатации, выводе из эксплуатации и ликвидации объектов регулирования, указанных в подпункте "в" пункта 5 настоящего технического регламента, а также при воздействии на объекты регулирования, указанные в подпункте "г" пункта 5 настоящего технического регламента, подлежит учету при архитектурно-строительном проектировании объектов регулирования согласие в письменной форме администрации бассейна внутренних водных путей, предусмотренное пунктом 3 статьи 10 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

397. Соблюдение критериев безопасности судоходства, указанных в пункте 396 настоящего технического регламента, применительно к объектам капитального строительства и их частям (строящимся и реконструируемым) и в отношении объектов регулирования, указанных в подпунктах "в" и "г" пункта 5 настоящего технического регламента, обеспечивается при архитектурно-строительном проектировании.

Соблюдение указанных в пункте 396 настоящего технического регламента критериев безопасности судоходства применительно к объектам регулирования, указанным в подпунктах "в" и "г" пункта 5 настоящего технического регламента, не относящимся к объектам капитального строительства и их частям (строящимся и реконструируемым), с учетом согласия в письменной форме администрации бассейна внутренних водных путей, предусмотренного пунктом 3 статьи 10 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, обеспечивают:

на стадии проектирования (включая изыскания) - проектная организация;

на стадиях строительства, монтажа, реконструкции и капитального ремонта - подрядная организация;

на стадиях эксплуатации, вывода из эксплуатации, демонтажа и ликвидации - эксплуатирующая организация.

398. Навигационное оборудование внутренних водных путей должно обеспечивать безопасное и беспрепятственное плавание судов и сохранность гидротехнических сооружений. В случае если в отношении навигационного оборудования в настоящем техническом регламенте не установлены требования, степень их безопасности считается удовлетворительной, если они были спроектированы, изготовлены, установлены и эксплуатируются в соответствии со сводами правил или национальными стандартами, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.

399. Действие береговых и плавучих знаков навигационной обстановки и русловых маяков должно обеспечиваться в навигационный период.

400. Перегрузочные комплексы портов должны соответствовать следующим требованиям:

а) причалы перегрузочных комплексов должны соответствовать требованиям, предусмотренным пунктом 410 настоящего технического регламента;

б) закрытые склады, здания и сооружения перегрузочных комплексов должны соответствовать предусмотренным законодательством Российской Федерации требованиям к безопасности зданий и других строительных сооружений гражданского и промышленного назначения;

в) при проектировании должны быть установлены значения предельных нагрузок на основание покрытия открытых складов, полы, перекрытия и рампы закрытых складов, зданий и сооружений, в которых складываются грузы, материалы, запасные части, готовые изделия и происходит движение портовых перегрузочных машин и (или) транспортных средств, а также должен быть составлен перечень грузов, хранение которых допускается на складе;

г) территории открытых складов, предназначенных для хранения навалочных грузов, должны обеспечивать беспрепятственное перемещение перегрузочных машин по крановым путям, движение железнодорожных составов по портовым железнодорожным путям, на территориях открытых складов должны быть предусмотрены технологические и пожарные проезды;

д) в целях обеспечения сохранности открытых складов, площадок для стоянки транспортных средств и дорог должны быть предусмотрены ливневая канализация и дренажные устройства, соответствующие требованиям соответствующих технических регламентов, если это предусмотрено технической документацией на указанные сооружения.

401. Конструкция, размеры и расположение средств доступа (лестниц, площадок, галерей и других средств), предназначенных для обеспечения доступа ко всем местам производства перегрузочных работ, технического обслуживания, ремонта перегрузочных машин и оборудования, должны обеспечивать безопасность их использования.

402. Давление заборного органа или других элементов машин непрерывного транспорта, предназначенных для погрузки на суда и выгрузки из судов грузов, с учетом качки судна на волне и его перемещений при грузовой обработке должно соответствовать значениям допустимых нагрузок на судно, регламентируемых инструкциями по загрузке и разгрузке.

403. Вентиляция складов, в которых хранятся грузы 1 - 4 классов по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, должна быть сконструирована таким образом, чтобы исключалась возможность проникновения опасных газов в соседние со складом помещения, в которых работают люди.

404. В целях охраны жизни и здоровья пассажиров и сохранности судов на стадиях проектирования и строительства пассажирских терминалов и причалов должны быть выполнены следующие требования:

а) безопасная посадка, высадка пассажиров, погрузка, выгрузка багажа должны быть возможными при любых уровнях воды - от минимального навигационного до расчетного уровня, принятого в проекте;

б) расположение швартовых устройств на каждом причале должно обеспечивать безопасную для людей и судов швартовку расчетных типов пассажирских судов при любом уровне воды;

в) размещение причалов должно позволять судоводителям выполнить маневры, необходимые для безопасного подхода и отхода пассажирских судов;

г) при расположении пассажирских терминалов на одной площадке с перегрузочными комплексами пассажирские терминалы должны быть изолированы от перегрузочных комплексов и не должны размещаться рядом с перегрузочными комплексами вредных, пылящих, наливных или других грузов, отрицательно влияющих на санитарно-гигиенический режим пассажирского терминала;

д) количество, ширина лестниц и пандусов, ведущих к причалам, должны обеспечивать безопасное движение максимально возможного количества пассажиров к причалам и обратно;

е) помещения пассажирских терминалов должны соответствовать требованиям биологической безопасности по физическим, химическим, биологическим, радиологическим и другим критериям, установленным законодательством Российской Федерации;

ж) устройство системы вентиляции пассажирского терминала должно исключать поступление воздуха из встроенно-пристроенных помещений и из одного помещения в другое;

з) к зданиям, сооружениям, помещениям и территориям пассажирских терминалов должен быть обеспечен беспрепятственный доступ лиц с ограниченной подвижностью.

405. На пассажирском терминале должны быть предусмотрены санитарно-бытовые помещения и помещения для оказания медицинских услуг пассажирам, оборудованные всем необходимым для оказания первой медицинской помощи.

406. С целью обеспечения безопасности акватории порта, территории и сооружений порта лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, должны быть предусмотрены:

а) оградительные гидротехнические сооружения порта (насыпи, дамбы, волноломы, молы и ледорезы), защищающие суда, плавучие

причалы (плавучие объекты, предназначенные для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки, высадки пассажиров), плоты и причалы, незавершенные и временные сооружения порта или их части от волнения и ледохода, паводков, штормов и шквалов, волнового воздействия, навалов и ударов судов, плавучих средств и плавающих на воде предметов, а также уменьшающие заносимость акватории порта грунтом;

б) берегоукрепительные гидротехнические сооружения порта, обеспечивающие защиту территории порта от размыва и обрушения.

407. Каждый объект инфраструктуры внутреннего водного транспорта, за исключением оградительных и берегоукрепительных сооружений, а также объектов капитального строительства и их частей (строящихся и реконструируемых), должен иметь паспорт (технический паспорт), выданный юридическим лицом, аккредитованным на право проведения негосударственной экспертизы проектной документации и (или) негосударственной экспертизы результатов инженерных изысканий в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности, проводившим обследование объекта регулирования. Указанный паспорт (технический паспорт) может быть размещен в информационной системе общего пользования в электронно-цифровой форме.

408. В случае если в отношении формы и содержания паспорта (технического паспорта) причала или причального сооружения настоящим техническим регламентом требования не установлены, форма и содержание паспорта (технического паспорта) считаются удовлетворительными, если они разработаны в соответствии со сводами правил или национальными стандартами, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.

409. С целью обеспечения безопасности причалов устанавливаются следующие требования:

а) длина причалов должна позволять судоводителям выполнять маневры, необходимые для безопасного подхода и отхода судов, обеспечивать безопасность стоянки и ведения перегрузочных работ и составлять не менее двух третей максимальной длины судна, обрабатываемого у причала;

б) для причалов в виде бычков и пал расстояние между бычками и палами следует принимать не более 15 метров для судов длиной до 50 метров и не более 25 метров - для судов длиной свыше 50 метров;

в) тумбы, кнехты и швартовные рымы (швартовное оборудование), с помощью которых обеспечивается безопасная стоянка судов у причала, должны быть установлены на расстоянии 15 - 25 метров друг от друга (в зависимости от длины причаливающих судов), если иное не установлено проектной документацией. На набережных откосного и полукоткосного профиля тумбы устанавливаются на уровне откосной части причала и на откосе. Швартовные рымы должны быть оборудованы фиксирующим приспособлением для фиксации швартовного каната, либо лицом, ответственным за эксплуатацию, должно быть обеспечено наличие закрепленного каната за швартовный рым для швартовки судов к причалу. Телефонные и электрические колонки должны быть пронумерованы в пределах одного причала;

г) грузовые причалы должны быть оборудованы по кордону колесоотбойным устройством, а пассажирские - перильным (леерным) ограждением высотой не менее 1,1 метра, за исключением объектов регулирования, являющихся объектами культурного наследия;

д) в местах прохода людей через трубопроводы и другие коммуникации, выступающие над поверхностью земли, должны быть установлены переходные мостики для безопасного прохода людей;

е) причалы (причальные стенки) должны иметь стационарные лестницы или скоб-трапы на расстоянии не более 35 метров друг от друга. Конструкция лестниц (скоб-трапов) не должна мешать швартовке судов;

ж) размещение и оборудование пунктов подключения судов к береговой электрической сети должны соответствовать требованиям Федерального закона "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", законодательства Российской Федерации об электроэнергетике, законодательства о градостроительной деятельности, законодательства в области охраны окружающей среды и водного законодательства с соблюдением требований безопасности судоходства.

410. В целях обеспечения безопасности при строительстве в условиях действующего порта, ремонте, реконструкции действующих гидротехнических сооружений, указанных в пункте 406 настоящего технического регламента, устанавливаются следующие требования:

а) при реконструкции или расширении действующих гидротехнических сооружений, а также при возведении и расширении гидротехнических сооружений в условиях действующего порта или в непосредственной близости от него строительные работы должны

обеспечить сохранность существующих сооружений, подводных и подземных коммуникаций, находящихся в зоне строительства и не подлежащих сносу;

б) порядок производства работ на гидротехнических сооружениях должен обеспечивать безопасный и с необходимой интенсивностью пропуск судов и плавучих средств в период строительства или реконструкции порта. Судоходные участки акватории порта в местах производства строительно-монтажных работ должны быть оборудованы знаками навигационного ограждения.

411. Основными видами оборудования причалов, на которых осуществляется перевалка сжиженного природного газа, являются:

- стендеры с гидравлической станцией управления;
- подводящие трубопроводы сжиженного природного газа;
- трубопроводы и шланги возврата паров сжиженного природного газа;
- системы сжатого воздуха;
- устройства подачи инертного газа;
- рециркуляционные трубопроводы;
- технологическое оборудование;
- запорная, предохранительная и регулирующая арматура;
- органы управления перевалкой, контрольно-измерительные приборы;
- системы безопасности оборудования грузового причала (устройство аварийной остановки), система аварийного разъединения, муфты аварийного разъединения;
- сухое разъединение, системы аварийно-предупредительной сигнализации, электрическая изоляция, заземление, защита от грозовых разрядов (молниеотводы);
- средства борьбы с пожаром и защиты от пожара;
- устройства защиты от гидроудара;
- швартовные и отбойные устройства;
- устройства связи между погрузочной станцией и причалом;
- гибкие шланги;
- грузовое соединение;
- поддоны и иные средства сбора утечек сжиженного природного газа;
- инженерно-технические сети причала;
- оборудование безопасности для занятого в перевалке персонала.

V. Требования к безопасности процессов эксплуатации и ликвидации, связанных с требованиями к объектам инфраструктуры внутреннего водного транспорта

412. Пожарная безопасность объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, в процессе их эксплуатации должна соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации в отношении пожарной безопасности при эксплуатации зданий, сооружений и промышленных предприятий, безопасного применения горюче-смазочных материалов.

413. Для объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, отнесенных к категориям взрыво- и пожароопасных, а также химически опасных производственных объектов, лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть разработаны планы локализации и ликвидации аварийных ситуаций.

414. При эксплуатации объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, в целях обеспечения экологической и химической безопасности лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть выполнены применимые требования международных договоров Российской Федерации и законодательства в области охраны окружающей среды, водного законодательства, законодательства Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов.

415. На внутренних водных путях должно быть размещено достаточное для удовлетворения нужд судоходства количество приемных пунктов для сбора загрязнений. Эти пункты должны быть дислоцированы так, чтобы удовлетворялась потребность судов в своевременной сдаче нефтесодержащих вод, сточных вод и мусора для утилизации на береговых объектах во избежание загрязнения водной среды.

416. Определение габаритов судовых ходов производится администрацией бассейна внутренних водных путей в соответствии с законодательством в области внутреннего водного транспорта Российской Федерации путем систематических промеров глубин, измерения ширины судовых ходов, а на перекатах - дополнительно путем промеров глубин по всему руслу с учетом прогноза деформаций русла на период судоходства.

Чистота судовых ходов и камер шлюзов в донной части и в районе порога, участков в районе ворот и швартовых рымов, а также по всей

полезной ширине и длине камер шлюзов должна обеспечиваться лицом, ответственным за эксплуатацию, путем их регулярного траления, но не менее 2 раз за навигационный период. Регулярное, не менее 2 раз за навигационный период, траление должно производиться лицом, ответственным за эксплуатацию (или владельцем), в подходных каналах судоходных шлюзов, а также на подходах к причалам и местам подхода (отхода) судов для посадки, высадки пассажиров, погрузки, выгрузки грузов.

417. На участках водных путей с гарантированными глубинами 2,5 метра и более, по которым осуществляются перевозки грузов в судах грузоподъемностью 1000 тонн и более, а также движение пассажирских судов по расписанию, где плавучими знаками обе кромки судового хода не ограждены или ограждена только одна кромка судового хода, промеры глубины и траление производятся на ширине судоходной полосы, равной тройной гарантированной ширине судового хода.

На участках водных путей с гарантированными глубинами от 1,5 до 2,5 метра, по которым осуществляются грузоперевозки в судах грузоподъемностью 600 тонн и более, а также движение пассажирских судов по расписанию, где плавучими знаками обе кромки судового хода не ограждены или ограждена только одна кромка судового хода, промеры глубины и траление производятся на ширине судоходной полосы, равной двойной гарантированной ширине судового хода.

На участках водных путей с гарантированными глубинами от 0,7 до 1,5 метра, по которым осуществляются нерегулярные грузоперевозки и нерегулярное движение пассажирских судов, и участках водного пути с неосвещаемой обстановкой, где плавучими знаками обе кромки судового хода не ограждены или ограждена только одна кромка судового хода, промеры глубины и траление производятся на ширине судоходной полосы, равной полуторной гарантированной ширине судового хода.

418. Данные о границах участков водных путей и установленных на них габаритах судового хода, о результатах промеров габаритов судового хода, выполняемых тральных, дноуглубительных и дноочистительных работах, об изменениях состояния водных путей и судоходной обстановки, происходящих в течение навигации, должны доводиться до сведения судоводителей и судовладельцев с помощью путевых листов, радиобюллетеней или информационных бюллетеней,

ежедневно выпускаемых соответствующей администрацией бассейна внутренних водных путей.

Изменения состояния водных путей и судоходной обстановки, носящие постоянный характер, публикуются в извещениях судоводителям о корректуре навигационных карт и пособий, выпускаемых соответствующей администрацией бассейна внутренних водных путей по состоянию на начало навигации, 1 июля и 1 октября текущей навигации.

419. Для проверки условий судоходства на внутренних водных путях и условий содержания на них судоходной обстановки не менее 2 раз в год (в начале навигации и в ее завершающий период) соответствующей администрацией бассейна внутренних водных путей с привлечением представителей Федеральной службы по надзору в сфере транспорта должны производиться специальные инспекторские осмотры водных путей.

420. Обеспечение безопасности эксплуатации объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, кроме оградительных и берегоукрепительных гидротехнических сооружений портов, должно осуществляться на основе выполнения следующих общих требований:

а) разработка и ведение паспорта (технического паспорта) объекта регулирования;

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

в) осуществление контроля за техническим состоянием объекта регулирования;

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

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

е) обеспечение ненарушения при эксплуатации производственных, общественных помещений, зданий, сооружений, оборудования и транспорта поточности технологических процессов, принятых

архитектурно-планировочных решений в отношении помещений и зданий, а также организации воздухообмена в них.

421. Техническую эксплуатацию объекта регулирования в качестве лица, ответственного за эксплуатацию, осуществляют арендатор, или организация-балансодержатель, или организация, которой объект регулирования передан в оперативное управление, хозяйственное ведение или на ином основании, а при отсутствии таковых - собственник объекта регулирования.

422. Техническая эксплуатация должна обеспечивать безопасные условия для плавания, швартовки, стоянки и обработки судов, безопасность, сохранность и повышение долговечности объекта регулирования при его взаимодействии с судами, при работе оборудования и транспорта, при складировании грузов и при воздействии гидрометеорологических факторов, неблагоприятных и опасных природных явлений гидрометеорологического характера.

423. Причал или причальное сооружение могут использоваться только по назначению, указанному в паспорте (техническом паспорте) сооружения.

424. Объекты регулирования, указанные в пункте 423 настоящего технического регламента, должны эксплуатироваться при строгом соблюдении установленных для них норм эксплуатационных нагрузок, которые указываются в паспорте (техническом паспорте). Увеличение нагрузок на объект регулирования сверх установленных норм запрещается.

425. Объекты регулирования, указанные в пункте 423 настоящего технического регламента, не должны иметь износа и повреждений, которые бы препятствовали их безопасной эксплуатации. Смещения и деформации объектов регулирования в период их эксплуатации не должны превышать допустимых значений, устанавливаемых проектной документацией на объект регулирования. При отсутствии таких значений в указанной проектной документации значения предельных смещений и параметров деформаций устанавливаются юридическим лицом, аккредитованным на право проведения негосударственной экспертизы проектной документации и (или) негосударственной экспертизы результатов инженерных изысканий в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности, и помещаются в паспорт (технический паспорт) сооружения.

426. Границы каждого причала или причального сооружения должны быть обозначены разметкой. Следует сохранять и возобновлять разметку,

которая используется при проведении очередного или внеочередного обследования.

427. Режим эксплуатации причала или причального сооружения должен соответствовать их назначению, проектным характеристикам и (или) фактическому техническому состоянию. При ухудшении технического состояния причала или причального сооружения (затрудняющих эксплуатацию объекта регулирования физическом износе, повреждениях, деформациях несущих конструкций) для обеспечения безопасной эксплуатации режим эксплуатации причала или причального сооружения должен быть изменен. Изменение режима эксплуатации причала или причального сооружения осуществляется после проведения очередного или внеочередного обследования. Сведения об изменении режима эксплуатации объекта регулирования, если они есть, помещаются в паспорт (технический паспорт) причала или причального сооружения.

428. Для обеспечения безопасной эксплуатации объекта регулирования, на котором производятся перевалка и (или) складирование грузов, эксплуатирующая организация разрабатывает справочник допускаемых нагрузок. В справочнике допускаемых нагрузок для фактически перегружаемой номенклатуры грузов приводятся схемы загрузки, таблицы с высотой складирования различных грузов.

В справочнике допускаемых нагрузок должна быть отражена основная номенклатура грузов. При появлении дополнительной номенклатуры грузов до корректировки справочника допускаемых нагрузок высота складирования грузов отражается в рабочих технологических документах. Эксплуатация объекта регулирования с превышением допускаемых нагрузок запрещается.

429. Для поддержания безопасной эксплуатации причала или причального сооружения эксплуатирующая организация, организация-балансодержатель или собственник сооружения осуществляют его ремонт. Ремонтные работы должны обеспечить восстановление технических и эксплуатационных характеристик, необходимую долговечность конструкции и безопасность эксплуатации объекта регулирования.

430. Технический надзор за объектом регулирования осуществляется в течение всего периода эксплуатации сооружения в виде эксплуатационного контроля (периодических осмотров сооружений, испытаний и измерений), осуществляемого эксплуатирующей организацией, и технического контроля (очередных и внеочередных обследований причалов или причальных сооружений), осуществляемого

юридическим лицом, аккредитованным на право проведения негосударственной экспертизы проектной документации и (или) негосударственной экспертизы результатов инженерных изысканий в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности.

431. Периодические технические осмотры объекта регулирования производятся эксплуатирующей организацией с целью контроля режима эксплуатации, фиксации, изменения технического состояния объекта регулирования по внешним признакам, выявления необходимости ремонтных работ.

432. Очередное обследование объекта регулирования производится не менее чем один раз в 5 лет для выявления фактического технического состояния, установления режима эксплуатации и необходимости выполнения ремонтных работ. Результаты очередного обследования совместно с материалами эксплуатационного контроля являются доказательной базой при оценке соответствия требованиям настоящего технического регламента объектов регулирования, указанных в абзаце пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента.

433. Внеочередное обследование объекта регулирования проводится в тех случаях, когда он подвергся воздействиям, превышающим проектные нагрузки, при обнаружении значительных повреждений или деформаций, а также при возникновении необходимости изменения назначения или режима эксплуатации, отличающегося от установленного паспортом (техническим паспортом) сооружения. После внеочередного обследования данные в обязательном порядке вносятся в паспорт (технический паспорт).

434. В целях обеспечения безопасной швартовки судна и сохранности причала или причального сооружения должны выполняться следующие требования:

а) швартовные и отбойные устройства причала или причального сооружения должны находиться в исправном техническом состоянии на всем протяжении причалов или причальных сооружений (в пределах причального фронта) и соответствовать по своим характеристикам судам, швартуемым к причалам или причальным сооружениям;

б) фактический запас свободной длины причала или причального сооружения при швартовке судна должен обеспечивать безопасность судна при его подходе и швартовке к причалу или причальному сооружению;

в) швартовка судна за отбойные устройства, а также за какие-либо части сооружения, не предназначенные специально для швартовки, запрещается;

г) не допускается швартовка к причалу или причальному сооружению судна с параметрами большими, чем параметры расчетного судна, указанного в паспорте (техническом паспорте) причала или причального сооружения.

435. С целью обеспечения безопасности эксплуатации причалов или причальных сооружений устанавливаются следующие требования:

а) нагрузки от перегрузочных машин и оборудования, транспортных средств и складироваемых грузов, а также зоны их действия не должны превышать значений, установленных проектом или паспортом (техническим паспортом) причала;

б) если результаты наблюдений за причалом или причальным сооружением показывают, что несущая способность причала или причального сооружения снижается, необходимо принять оперативные меры по выявлению и устранению причин этого явления и усилению сооружения или снижению эксплуатационных нагрузок на основе данных исследований;

в) при несоответствии технического состояния причала крановым нагрузкам, включая незатухающие осадки основания, должны быть приняты меры по устранению этого несоответствия;

г) режим эксплуатации распорных причальных сооружений, отремонтированных без вывода из напряженного состояния, должен устанавливаться по результатам определения степени восстановления их несущей способности;

д) при обнаружении коррозионного износа металлических, бетонных и железобетонных конструкций причалов или причальных сооружений должны быть приняты меры по выявлению и устранению причин коррозии и при необходимости должно быть выполнено антикоррозионное покрытие металлических и бетонных поверхностей сооружения;

е) отбойные устройства причалов или причальных сооружений должны постоянно поддерживаться в надлежащем техническом состоянии при обеспечении расстояния между вновь навешиваемыми отбойными устройствами не более 4 метров в пределах причального фронта, если иное не предусмотрено проектной документацией;

ж) дренажные устройства на причалах или причальных сооружениях должны обеспечивать понижение гидростатического напора грунтовой воды на причалы или причальные сооружения;

з) эксплуатация на причалах средств механизации и транспортных средств, не предусмотренных проектом, а также паспортом (техническим

паспортом) причала, может быть допущена только после согласования с лицом, осуществляющим подготовку проектной документации причала, или юридическим лицом, аккредитованным на право проведения негосударственной экспертизы проектной документации и (или) негосударственной экспертизы результатов инженерных изысканий в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности, после проведения внеочередного обследования;

и) запрещается производство эксплуатационных взрывов на причалах или причальных сооружениях;

к) переработка на причале агрессивных грузов без специальных мер защиты набережной не допускается;

л) с целью обеспечения сохранности причалов или причальных сооружений и исключения размыва дна перед ними суда должны подходить к причалам или причальным сооружениям и отходить от них с минимально возможной скоростью, которую позволяет обеспечить конструкция судна и его главных двигателей;

м) для предотвращения повреждения причалов или причальных сооружений, возникающего от ледовых нагрузок, должны быть приняты меры по уменьшению этих нагрузок до значений, безопасных для причальных сооружений.

436. Лицом, ответственным за эксплуатацию, должно быть обеспечено выполнение требований законодательства Российской Федерации в отношении безопасной эксплуатации зданий, строений и портовых сооружений, а также безопасного использования прилегающих к ним территорий.

437. В процессе эксплуатации перегрузочных комплексов лицо, ответственное за эксплуатацию, обеспечивает:

а) соблюдение норм эксплуатационных нагрузок на полы, перекрытия и рампы складов, зданий и сооружений, в которых складываются грузы, материалы, запасные части, готовые изделия и происходит движение портовых перегрузочных машин и (или) транспортных средств, определенных проектной документацией;

б) соблюдение требований проектной документации при перепланировке складов, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, установке или навеске на них несущих элементов добавочных устройств, установке технологического оборудования;

в) хранение на складах только тех грузов, для которых эти склады предназначены проектной документацией;

г) при эксплуатации открытых складов, площадок для стоянки транспортных средств и дорог содержание ливневой канализации и дренажа в исправном состоянии;

д) размещение на территории открытых складов схемы действия допускаемых нагрузок на основание покрытия склада.

438. Запрещается в целях обеспечения безопасности эксплуатации перегрузочных комплексов при перегрузке колесной техники:

а) поднимать единицу колесной техники, масса которой превышает грузоподъемность перегрузочной машины;

б) приступать к перегрузочным работам при отсутствии схем застропки колесной техники;

в) поднимать неправильно застропленную единицу колесной техники;

г) перегружать колесную технику при нахождении людей в кабине или на грузовой платформе;

д) раскачивать колесную технику и захватное устройство для установки этой техники вне зоны действия перегрузочной машины.

439. В целях обеспечения безопасности перегрузочных комплексов на месте загрузки транспортных средств грузоподъемным краном может находиться только одно транспортное средство, водитель которого должен располагаться в безопасной зоне. Транспортное средство, ожидающее загрузки, разгрузки, должно находиться за пределами опасной зоны работы грузоподъемного крана. Подъезжающее к месту загрузки, разгрузки транспортное средство должно пропустить груз, перемещаемый краном, если его подъездной путь пересекает зону работы крана.

440. При загрузке, разгрузке транспортных средств у рампы, а также автомобилей-самосвалов на бункер расстояние между транспортными средствами по фронту работ и между транспортным средством и штабелем грузов должно обеспечивать безопасность проведения работ.

441. При выгрузке сыпучих грузов из автомобилей-самосвалов, стоящих на насыпях, автомобили-самосвалы должны быть установлены на расстоянии не менее одного метра от бровки естественного откоса.

442. При постановке транспортных средств под перегрузочные работы должны быть приняты меры, предупреждающие самопроизвольное их движение.

443. При погрузке, выгрузке грузов перегрузочными машинами необходимо соблюдать следующие условия:

а) разрешается подносить груз к кузову или относить от него с боковых или заднего бортов (сторон) транспортного средства;

б) направлять груз при его укладке в кузов транспортного средства следует с помощью приспособлений, находясь за пределами кузова.

444. Размещение и крепление груза в кузове транспортного средства осуществляются в соответствии с правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными в соответствии с частью 1 статьи 3 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта".

445. Грузы, перевозимые на специальных транспортных средствах, должны крепиться штатными крепежными устройствами транспортного средства. Обслуживать штатные устройства транспортного средства должен его водитель.

446. Перегрузка опасных грузов должна производиться только при наличии представленного грузоотправителем паспорта безопасности опасного груза, который должен содержать следующую информацию об опасных грузах:

- а) идентификация и сведения о производителе или поставщике;
- б) идентификация опасности (опасностей);
- в) состав (информация о компонентах);
- г) меры первой помощи;
- д) меры и средства обеспечения взрыво- и пожаробезопасности;
- е) меры по предотвращению и ликвидации аварийных и чрезвычайных ситуаций и их последствий;
- ж) правила хранения и обращения с химической продукцией;
- з) требования по охране труда и меры по обеспечению безопасности персонала;
- и) физические и химические свойства;
- к) стабильность и химическая активность;
- л) токсичность;
- м) воздействие на окружающую среду;
- н) порядок удаления (обезвреживания, утилизации и захоронения), в том числе отходов;
- о) сведения о требованиях при перевозке (транспортировании);
- п) ссылки на акты международного законодательства и законодательства Российской Федерации;
- р) дополнительная информация.

447. Не допускается выполнять перегрузочные работы с опасными грузами при обнаружении несоответствия тары требованиям методических указаний, неисправности тары, а также при отсутствии маркировки и предупредительных надписей на ней.

448. У места осуществления погрузочно-разгрузочных работ должны быть в наличии указанные грузоотправителем нейтрализующие вещества, а также материалы, инвентарь и приспособления, необходимые для дезактивации, обезвреживания и захоронения опасного груза в случае повреждения тары.

449. Для перегрузки легковоспламеняющихся грузов, огнеопасных грузов и взрывоопасных грузов следует применять сменные грузозахватные органы, съемные грузозахватные приспособления и тару, исключающие возможность искрообразования.

450. После окончания погрузки, выгрузки грузов, являющихся источником биологически и химически опасных и вредных производственных факторов, грузовые помещения (площадки), места проведения работ, перегрузочные машины и оборудование, транспортные средства и средства индивидуальной защиты должны быть обезврежены способами, указанными в сопровождающей груз документации.

451. В отношении пассажирского терминала лицом, ответственным за эксплуатацию, должны быть разработаны схемы движения пассажиров и предусмотрены знаки, указывающие направление движения.

452. Лицо, ответственное за эксплуатацию, на пассажирском терминале должно обеспечить:

- а) безопасность путей движения пассажиров;
- б) раздельное ведение пассажирских и багажных операций;
- в) размещение судов для посадки, высадки пассажиров непосредственно у причалов или при швартовке судов по указанию диспетчера пассажирского порта (терминала) в 2 или 3 борта (если это допускается по условиям эксплуатации причала и условиям обеспечения безопасности судоходства при подходе судов к причалам и на судовом ходу), посадку, высадку пассажиров через суда, стоящие у причала первым, вторым и следующим по счету корпусом;
- г) контроль готовности судна к посадке, высадке пассажиров;
- д) безопасность посадки, высадки пассажиров и экипажа судна;
- е) доступность объектов транспортной инфраструктуры и услуг для лиц с ограниченной подвижностью.

453. Лицо, ответственное за эксплуатацию, в отношении гидротехнического сооружения (оградительное, берегоукрепительное и причальное) должно иметь:

а) акты ввода в эксплуатацию гидротехнического сооружения (для объектов, введенных в эксплуатацию после дня вступления в силу технического регламента № 623);

б) разрешительную и техническую документацию (паспорта (технические паспорта) гидротехнических сооружений, проектную и исполнительную документацию, справочник допускаемых нагрузок на причалы и перечень грузов, которые запрещается перерабатывать и складировать на каждом из причалов, отчеты о предшествующих обследованиях гидротехнических сооружений);

в) квалифицированный персонал, обслуживающий гидротехнические сооружения;

г) документы, устанавливающие требования безопасного ведения работ, утвержденные руководителем лица, ответственного за эксплуатацию;

д) план оперативных действий персонала при локализации и ликвидации опасных повреждений и аварийных ситуаций, утвержденный руководителем лица, ответственного за эксплуатацию (для опасных производственных объектов).

454. Лицо, ответственное за эксплуатацию, должно организовать контроль технического состояния гидротехнических сооружений после природных и техногенных воздействий, превышающих воздействия, установленные проектом или паспортом (техническим паспортом) гидротехнического сооружения.

455. Оценка действительной несущей способности, обоснование назначения необходимого режима эксплуатации гидротехнических сооружений, установление сроков проведения и категории ремонта конструкций должны базироваться на данных осуществляемого лицом, ответственным за эксплуатацию, систематического наблюдения в соответствии с рекомендациями по ремонту, наблюдению, режиму эксплуатации, указанными в паспорте гидротехнического сооружения.

456. Наблюдения за режимом эксплуатации и внешними воздействиями на причалы или причальные сооружения должны включать:

а) проверку соответствия фактических нагрузок и режима работы средств портовой механизации и транспортных средств паспортным данным;

б) проверку наличия в прикормонной полосе блуждающих токов и токов утечки.

457. Периодичность наблюдений зависит от типа конструкций, технического состояния гидротехнических сооружений, интенсивности и длительности их эксплуатации, гидрогеологических условий объекта, агрессивности окружающей среды по отношению к конструкционным материалам гидротехнических сооружений и устанавливается в проектной (эксплуатационной) документации объекта регулирования.

458. Лицом, ответственным за эксплуатацию, должен быть организован контроль технического состояния складов, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, включающий наблюдение за техническим состоянием указанных объектов и определение их технического состояния.

459. Наблюдение за техническим состоянием складов, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, проводимое самостоятельно лицом, ответственным за эксплуатацию, должно включать:

- а) наблюдение за исправностью оборудования;
- б) визуальное обследование конструкций;
- в) наблюдение за состоянием материалов элементов конструкций;
- г) измерение осадок фундаментов.

460. Периодичность контроля технического состояния складов, служебно-вспомогательных зданий и сооружений устанавливается лицом, осуществляющим подготовку проектной документации, в зависимости от типа конструкций, технического состояния указанных объектов, интенсивности и длительности их эксплуатации. Если периодичность такого контроля не установлена, он должен выполняться не менее одного раза в 5 лет.

461. Определение технического состояния несущих конструкций объектов, указанных в пунктах 458 и 462 настоящего технического регламента, должно производиться при необходимости, но не менее одного раза в 15 лет.

462. Контроль технического состояния открытых складов, площадок и автомобильных дорог, осуществляемый лицом, ответственным за эксплуатацию, должен включать проверку:

- а) профиля земляного полотна и уклона откосов;
- б) состояния дорожной одежды и покрытия открытых грузовых складов;
- в) состояния и работы дренажных устройств.

463. С целью обеспечения безопасности гидротехнические сооружения порта должны подвергаться контролю технического состояния, осуществляемому не менее одного раза в 5 лет, производимому юридическим лицом, аккредитованным на право проведения негосударственной экспертизы проектной документации и (или) негосударственной экспертизы результатов инженерных изысканий в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности.

Контроль технического состояния гидротехнических сооружений порта осуществляется в форме очередного обследования.

464. Объектами контроля технического состояния гидротехнических сооружений порта являются причальные, оградительные и берегоукрепительные сооружения, покрытия территорий в пределах гидротехнических сооружений и дно примыкающих к гидротехническим сооружениям участков акватории порта.

465. Цели контроля технического состояния гидротехнических сооружений порта - проверка соответствия установленным техническим требованиям и (или) проектным параметрам режимов работы этих гидротехнических сооружений и элементов конструкций, определение необходимых мероприятий по обеспечению их безопасной эксплуатации.

466. Обеспечение безопасности объекта регулирования, который выведен из эксплуатации или подлежит ликвидации, должно осуществляться его собственником или эксплуатирующей организацией.

В этот период необходимо осуществлять постоянный контроль безопасного состояния выведенного из эксплуатации объекта регулирования.

467. При временном выводе объекта регулирования из эксплуатации должны быть предусмотрены меры, необходимые для исключения или сведения к минимуму риска его аварии. Необходимо предусмотреть и обеспечить выполнение следующих требований, обеспечивающих недопущение причинения вреда жизни и здоровью людей, окружающей среде и имуществу:

а) запрещается швартовка судов у временно выводимого из эксплуатации причала или причального сооружения, выполнение на них погрузочно-разгрузочных работ, осуществления проезда транспортных средств и крановой техники, прохода людей;

б) аварийный участок или сооружение в целом на полосе определенной ширины должны быть ограждены забором с размещением информационных табличек;

в) должны быть организованы и обеспечены систематические инструментальные наблюдения за деформациями объекта регулирования.

468. Если дальнейшее использование объекта регулирования невозможно или нецелесообразно, собственник такого объекта принимает решение о его ликвидации. Ликвидация должна осуществляться способом, не оказывающим негативного воздействия на окружающую среду, с соблюдением требований законодательства в области охраны окружающей среды, водного законодательства, законодательства Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов.

469. При ликвидации путем использования объекта регулирования по иному назначению должно произойти качественное изменение целей и назначения объекта регулирования по сравнению с теми, которые предусмотрены при его проектировании и изготовлении. Изменение назначения объекта регулирования может осуществляться путем приведения его в соответствие с требованиями, установленными настоящим техническим регламентом, после внесения изменений в проектную документацию объекта регулирования.

470. При полной ликвидации объект регулирования теряет все свои свойства и признаки, определенные при проектировании как в целом, так и в отношении его составных частей.

471. При частичном уничтожении объекта регулирования должны быть выполнены демонтаж и уничтожение его основных элементов таким образом, чтобы объект регулирования утратил все свои свойства и признаки, определенные при проектировании, а сохранившаяся часть не оказывала вредного воздействия на окружающую среду.

472. Лицо, ответственное за эксплуатацию, должно предусмотреть меры по поддержанию технического состояния используемых на объектах регулирования технических средств, оборудования и средств экологической безопасности, а также по совершенствованию энергосберегающих и экологически безопасных технологий эксплуатации объектов регулирования.

473. К процессам перегрузки (перевалки) сжиженного природного газа предъявляются следующие требования:

а) меры снижения рисков могут включать остановку перекачки груза во время маневрирования какого-либо судна у соседнего причала, увеличение количества и мощности буксиров, а также требования

к погодным и другим условиям, при которых возможно выполнение операций;

б) управление передачей сжиженного природного газа осуществляется дистанционно с поста управления стендерами. Система управления должна предусматривать контроль положения (статуса) стендеров;

в) поворот стендеров и движение их наружных и внутренних плеч осуществляются с помощью гидравлических приводов. Любые движения стендеров должны исключать возможность контакта с загружаемым судном и оборудованием причала с учетом движения судна на допустимом волнении, изменения осадки;

г) стендеры должны быть оборудованы муфтами аварийного разъединения, позволяющими производить разобщение стендеров с приемными устройствами судов на линии погрузки топлива, а также на линии приема паровой фазы, с целью сведения к минимуму утечек сжиженного природного газа в условиях нештатной или аварийной ситуации;

д) разъединение (разобщение) осуществляют ручную или автоматически. Конструкция муфт должна быть такой, чтобы не допускать разъединения из-за действия продольных и поперечных сил, возникающих вследствие течения, волн, ветра и изменений осадки судна. Средство разъединения ручную, если оно предусмотрено, должно быть расположено в безопасном месте;

е) конструкция муфт аварийного разъединения должна обеспечивать отсутствие утечек жидкой и газообразной фаз сжиженного природного газа. Конструкцией муфт должна предусматриваться возможность обледенения, которое не должно влиять на непроницаемость соединения и выполнение муфтами своих функций;

ж) материалы для линий передачи сжиженного природного газа, возврата и изоляции паров должны соответствовать характеристикам передаваемого продукта (криогенным свойствам). Прочность линий сжиженного природного газа и возврата паров стендеров должна обеспечивать их работоспособность и отсутствие утечек во всем диапазоне значений эксплуатационного давления и температуры;

з) стендеры должны быть оборудованы изолирующими фланцами, электрически непрерывны, заземлены и защищены от электромагнитной индукции;

и) для стендеров должны быть в распоряжении трапы или иные средства безопасного доступа на уровень верхнего шарнира стендера;

к) электрические компоненты гидравлической станции должны иметь степень защиты, отвечающую установленному риску взрыво- и пожаробезопасности;

л) конструкция всей запорной, предохранительной и регулирующей трубопроводной арматуры бункеровочного комплекса и материалы для ее изготовления должны отвечать требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании. Количество клапанов должно быть сведено к минимуму, совместимому с нормальной эксплуатацией системы, с целью снижения риска утечек сжиженного природного газа;

м) грузовой комплекс причала должен быть оборудован системами контроля, противоаварийной защиты, противопожарной защиты, связи и оповещения о нештатных и об аварийных ситуациях;

н) устройства аварийной остановки стационарного перевалочного комплекса либо бункеруемого судна должны быть совместимыми в целях их надлежащей координированной работы в ходе процесса передачи (перевалки) груза, в том числе для поддержания связи между судном и берегом;

о) конструкция и материалы, из которых изготавливают гибкие шланги (металлорукава, шланги из композитных материалов), являющиеся частью линии передачи сжиженного природного газа на судно и линии возврата паровой фазы, должны соответствовать характеристикам передаваемого продукта;

п) конструкцией грузового соединения должно быть обеспечено отсутствие утечек газа при разобщении грузового комплекса и приемной системы судна ("сухой разъем"). Грузовое соединение может быть конструктивно оформлено в виде сухой муфты, сборки на болтах или шпильках из двух фланцев, соединительного ручного либо гидравлического устройства со стандартным фланцем или соединительного элемента (короткого участка трубы с фланцами по концам, "катушки"), который должен быть осушен и продут до разобщения. Поддоны и иные емкости для сбора утечек сжиженного природного газа устанавливают под потенциальными источниками утечки (под фланцевыми соединениями трубопроводов сжиженного природного газа) для защиты конструкций, изготовленных из материалов, подверженных хрупкому разрушению при действии криогенных

температур, и в других местах комплекса, если подобная необходимость выявлена в ходе оценки рисков.

474. Организация, эксплуатирующая нефтеналивной причал, должна обеспечить выполнение требований безопасности его эксплуатации.

475. Нефтеналивной причал для бункеровки судов топливом с использованием передвижной автозаправочной станции жидкого моторного топлива должен размещаться на расстоянии не менее 50 метров от жилых строений, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, а также от общих мест погрузки и хранения грузов.

VI. Идентификация объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ними инфраструктуры

476. Идентификация объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ними инфраструктуры проводится в целях:

а) отнесения объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ними инфраструктуры к объектам, подлежащим оценке соответствия требованиям настоящего технического регламента;

б) определения соответствия объекта внутреннего водного транспорта, представленного на оценку соответствия, идентификационным признакам, приведенным в документации на него;

в) установления принадлежности объекта внутреннего водного транспорта к области применения настоящего технического регламента (или определения распространения действия настоящего технического регламента на объект внутреннего водного транспорта).

477. Идентификация объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ними инфраструктуры проводится в случаях, когда в информации о конкретном объекте регулирования представлено неполное его описание или необходимо подтверждение достоверности описания.

478. Идентификацию объектов регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, при проведении оценки соответствия проводит орган классификации судов.

Идентификацию объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта при проведении оценки соответствия проводят в соответствии с Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений".

479. Идентификацию объектов внутреннего водного транспорта проводят с учетом признаков, приведенных в разделах II и IV настоящего технического регламента, по объективным показателям идентификации продукции, по описаниям, представленным изготовителем (лицом, осуществляющим строительство) объекта регулирования.

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

480. Для идентификации объектов регулирования используется один из методов или их сочетание:

- экспертиза документации;
- визуальный метод;
- инструментальный метод.

Экспертиза документации заключается в изучении сопроводительных документов, паспортов (технических паспортов) и другой документации изготовителя (лица, осуществляющего строительство) объекта регулирования для установления принадлежности идентифицируемого объекта к заявленному виду, конкретным типу и марке.

Визуальный метод заключается в сопоставлении объекта регулирования с требованиями технической документации лица, осуществляющего подготовку проектной документации, или изготовителя (лица, осуществляющего строительство) объекта регулирования.

Инструментальный метод заключается в применении технических средств, проведении испытаний объектов регулирования в зависимости от требуемого определения количественных и качественных параметров и показателей объекта регулирования.

Содержание и способ применения указанных методов должны соответствовать требованиям пунктов 481 и 482 настоящего технического регламента.

481. При идентификации объектов внутреннего водного транспорта путем экспертизы документации для установления принадлежности идентифицируемого объекта к заявленному виду, конкретным типу и марке проводится изучение сопроводительных документов, паспортов (технических паспортов) сооружений и другой документации изготовителя (лица, осуществляющего строительство) объекта регулирования и их

сопоставление с внешним видом объекта, его инфраструктурой и маркировкой, в том числе на транспортной таре. При этом реализуется следующая последовательность действий:

устанавливается принадлежность объектов конкретного вида к объектам регулирования, предусмотренным настоящим техническим регламентом;

сравниваются данные, указанные в регистрационных и технических документах и (или) маркировке объектов регулирования, с фактическими данными объектов регулирования конкретного вида.

Для объектов регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, проверяются:

наименование объекта регулирования, тип, модель, модификация;

наименование изготовителя (лица, осуществляющего строительство) объекта регулирования или данные по происхождению объекта регулирования, дата его изготовления;

технические условия или другой документ, по которому выпускается объект регулирования;

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

Для объектов регулирования, указанных в абзацах третьем - пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, проверяются:

наименование и тип объекта регулирования;

границы объекта регулирования;

наименование лица, ответственного за эксплуатацию;

назначение объекта регулирования;

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

482. Если объект регулирования невозможно идентифицировать по документации или визуальным методом, для идентификации применяется инструментальный метод. Количество проверяемых показателей идентификации в каждом конкретном случае устанавливает орган, проводящий идентификацию, в зависимости от типа объекта.

VII. Оценка соответствия

483. Объекты регулирования, указанные в подпунктах "а" и "б" пункта 5 настоящего технического регламента, подлежат оценке

соответствия требованиям, установленным разделами II и III настоящего технического регламента.

484. Оценка соответствия объектов регулирования, указанных в подпунктах "а" и "б" пункта 5 настоящего технического регламента, осуществляется в форме классификации и включает в себя рассмотрение и согласование технической документации, техническое наблюдение за строительством (изготовлением), переоборудованием, модернизацией и ремонтом этих объектов регулирования. Оценка соответствия объектов регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, в процессе их эксплуатации осуществляется в форме освидетельствования.

485. Оценка соответствия объектов регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, в процессе эксплуатации осуществляется органом классификации судов путем проверок выполнения требований, установленных пунктами 18 - 20, 27 - 34, 43, 47 - 60, 63 - 113, 118 - 124, 126 - 149, 151 - 181, 184 - 188, 192 - 199, подпунктом "г" пункта 203, подпунктами "а" - "д", "з" - "к" пункта 204, подпунктом "а" пункта 205, подпунктами "а" - "в", "ж", "з" пункта 206, предложением первым пункта 214, пунктами 217, 222 - 224, 227, 228, абзацем первым пункта 239, пунктами 240, 241, 245 - 248, 251, 255, предложением первым пункта 256, пунктами 257 - 260, 267, абзацем вторым пункта 268, пунктами 269, 273, абзацем первым пункта 274, пунктами 275, 276, 279, 280, 282, предложением первым пункта 283, пунктами 284 - 292, 294, абзацами первым - одиннадцатым пункта 295, абзацами первым и четвертым пункта 297, пунктами 299, 302, абзацем третьим пункта 303, абзацем первым пункта 304, пунктами 305, 306, 308, абзацем первым пункта 310, пунктами 312 - 314, абзацем первым пункта 315, пунктами 318, 323 - 325, 327, 328, 330, абзацем вторым пункта 331, пунктами 333 - 335, 337, 338 (за исключением требований, установленных предложением первым), пунктами 339, 341, 348, подпунктом "е" пункта 349, пунктами 350 - 352 настоящего технического регламента.

Для объектов регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, спроектированных и построенных после дня вступления в силу технического регламента № 623, при их эксплуатации оценка соответствия осуществляется в соответствии с требованиями настоящего технического регламента.

Для объектов регулирования, указанных в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, спроектированных и построенных до дня вступления в силу технического регламента № 623, при их эксплуатации оценка соответствия осуществляется в соответствии с требованиями, действовавшими на день их введения в эксплуатацию.

486. При рассмотрении и согласовании технической документации необходимо учитывать следующее:

а) рассмотрению и согласованию органом классификации судов подлежит техническая документация на постройку (изготовление), переоборудование, модернизацию и ремонт объектов регулирования (технические проекты, рабочая документация, технические условия);

б) техническая документация разрабатывается и представляется на рассмотрение органу классификации судов до начала постройки (изготовления), переоборудования, модернизации и ремонта объекта регулирования. Документы, представляемые органу классификации судов заявителем (иным лицом), должны содержать все необходимые данные для проверки выполнения требований настоящего технического регламента;

в) согласование технической документации органом классификации судов осуществляется в форме письменного заключения;

г) срок действия согласования составляет не более 6 лет;

д) согласование аннулируется органом классификации судов:

в случае если перерыв между датами согласования документации и началом постройки, переоборудования или модернизации объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, а также изготовления и ремонта объектов регулирования, указанных в абзаце третьем подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, превышает 3 года;

в случае внесения изменений в требования, установленные настоящим техническим регламентом, в отношении соответствующих объектов регулирования;

в случае внесения изменений заявителем (иным лицом) в согласованную ранее техническую документацию без согласования с органом классификации судов.

487. Техническое наблюдение за изготовлением и ремонтом объектов регулирования, указанных в абзаце третьем подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, включает в себя проверки органом классификации судов выполнения требований настоящего

технического регламента и технической документации, указанной в подпункте "а" пункта 486 настоящего технического регламента.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента и технической документации, указанной в подпункте "а" пункта 486 настоящего технического регламента, в процессе изготовления объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает документы, подтверждающие соответствие объектов регулирования применимым требованиям настоящего технического регламента.

488. Техническое наблюдение объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, включает в себя поэтапные проверки органом классификации судов выполнения требований настоящего технического регламента и технической документации, указанной в подпункте "а" пункта 486 настоящего технического регламента, в процессе постройки, переоборудования, модернизации и ремонта.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента и технической документации, указанной в подпункте "а" пункта 486 настоящего технического регламента и согласованной органом классификации судов, при постройке, переоборудовании, модернизации и ремонте объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов на основании результатов поэтапных проверок, швартовных и ходовых испытаний выдает свидетельство о классификации.

489. Для оценки соответствия объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, на стадии эксплуатации органом классификации судов проводятся освидетельствования объектов регулирования. Освидетельствование объектов регулирования включает как минимум:

а) проверку наличия и анализ содержания согласованной органом классификации судов технической документации, заключения, указанного в подпункте "в" пункта 486 настоящего технического регламента, документов, подтверждающих соответствие объектов регулирования применимым требованиям настоящего технического регламента, документов о соответствии материалов и изделий, не являющихся объектами регулирования, требованиям технических регламентов, объектами регулирования которых они являются, актов службы

технического контроля лица, осуществлявшего строительство, актов лица, ответственного за эксплуатацию;

б) наружный осмотр, измерения, проверку в действии и испытания;

в) оформление и выдачу документов органом классификации судов (свидетельство о классификации - по итогам очередного освидетельствования, акт освидетельствования - по итогам ежегодных и внеочередных освидетельствований) в порядке, определенном органом классификации судов.

490. После постройки, переоборудования объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, следствием которых явилось изменение их типа и назначения, после покупки объектов регулирования, построенных иностранными лицами, осуществляющими строительство, производится их первоначальное освидетельствование на соответствие требованиям, установленным разделом II настоящего технического регламента.

Объем первоначального освидетельствования судов устанавливается органом классификации судов в зависимости от наличия технической документации, объема переоборудования, срока службы объекта регулирования, технического состояния его элементов.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента при первоначальном освидетельствовании объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает свидетельство о классификации, предусмотренное пунктом 488 настоящего технического регламента.

В целях оценки соответствия объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, находящихся в эксплуатации, требованиям, установленным разделом III настоящего технического регламента, органом классификации судов проводится очередное освидетельствование этих объектов регулирования.

Объем очередного освидетельствования объекта регулирования устанавливается в зависимости от объема и качества выполненных после предшествующего очередного освидетельствования работ, технического состояния объекта регулирования, устанавливаемого на основании актов освидетельствований, проводимых органом классификации судов, сведений об обнаруженных в эксплуатации износах, повреждениях и неисправностях, о произведенных ремонтах и заменах объектов

регулирования, указанных в абзаце третьем подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, а также на основании результатов измерений параметров, актов об испытаниях элементов объекта регулирования, документов, подтверждающих соответствие объектов регулирования, указанных в абзаце третьем подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, применимым требованиям настоящего технического регламента. Очередное освидетельствование включает освидетельствование подводной части судна.

Судовладелец (лицо, ответственное за эксплуатацию) обязан предъявлять объекты регулирования к очередному освидетельствованию органу классификации судов через 5 лет с даты проведения первоначального или последнего очередного освидетельствования. Допускается перенос даты очередного освидетельствования судна на срок до 12 месяцев по результатам внеочередного освидетельствования, проведенного в объеме, установленном органом классификации судов.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента при очередном освидетельствовании объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает свидетельство о классификации сроком на 5 лет.

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

Для судов смешанного (река - море) плавания орган классификации судов осуществляет контроль технического состояния объектов регулирования в виде доковых освидетельствований, которые проводятся перед третьим ежегодным освидетельствованием, отсчитываемым с даты первоначального или последнего очередного освидетельствования. Период между доковым и очередным освидетельствованиями не должен превышать 36 месяцев. При проведении докового освидетельствования орган классификации судов осуществляет контроль элементов судовых устройств, расположенных в подводной части корпуса, донно-бортовой

арматуры и движительного комплекса, результаты которого оформляются актом.

Орган классификации судов проводит внеочередное освидетельствование объекта регулирования в случае его повреждения или отказа, о котором судовладелец (лицо, ответственное за эксплуатацию) незамедлительно уведомляет орган классификации судов. Результаты внеочередного освидетельствования оформляются актом. В случае выявления при внеочередном освидетельствовании несоответствия объектов регулирования требованиям настоящего технического регламента орган классификации судов приостанавливает действие свидетельства о классификации до устранения выявленного несоответствия.

Судовладелец (лицо, ответственное за эксплуатацию) предъявляет объекты регулирования к освидетельствованию в сроки, указанные в документах, выдаваемых на объект регулирования органом классификации судов (свидетельстве о классификации, актах освидетельствования).

При всех видах освидетельствований судовладелец (лицо, ответственное за эксплуатацию) сообщает органу классификации судов обо всех замеченных дефектах, случаях отказов в эксплуатации объектов регулирования в период между предыдущим и проводимым освидетельствованиями, а также об изменениях в составе оборудования и снабжения, о ремонтах, проведенных в этот же период, предъявляет необходимые документы, акты предыдущих освидетельствований, техническую документацию и акты проверок и испытаний объектов регулирования.

Не допускается установки на объекты регулирования, указанные в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, находящиеся в эксплуатации или временно выведенные из эксплуатации, объектов регулирования, указанных в абзаце третьем подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, не предусмотренных согласованной с органом классификации судов технической документацией на постройку (изготовление), переоборудование, модернизацию и ремонт объекта регулирования, без согласования с органом классификации судов.

491. Объекты регулирования, указанные в абзаце пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, на стадии эксплуатации подлежат подтверждению соответствия требованиям

настоящего технического регламента в соответствии с Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений".

Доказательной базой, подтверждающей соответствие объектов регулирования - причалов, указанных в абзаце пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, являются материалы эксплуатационного контроля, а также очередного или внеочередного обследования.

В ходе проведения оценки соответствия лицо, ответственное за эксплуатацию, предъявляет материалы эксплуатационного контроля (техническую документацию, результаты собственных испытаний и измерений), результаты очередного или внеочередного обследования объекта регулирования, паспорт сооружения, а также результаты контроля технического состояния, полученные в ходе обследования (протоколы измерений, испытаний), которые служат мотивированным основанием для подтверждения соответствия объекта требованиям настоящего технического регламента.

492. Материалы контроля технического состояния, полученные в результате очередного или внеочередного обследования (протоколы измерений, испытаний, при необходимости расчеты и иное) и внесенные в паспорт (технический паспорт) объекта регулирования, совместно с материалами эксплуатационного контроля являются доказательными материалами для оценки соответствия объекта регулирования требованиям настоящего технического регламента, проводимой в соответствии с Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений".

493. Формы и правила оценки соответствия объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта "в" пункта 5 настоящего технического регламента, и связанных с этими объектами регулирования процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки и ликвидации (сноса) требованиям, установленным разделом IV настоящего технического регламента, определяются Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений".

494. Оценка соответствия оградительных, берегоукрепительных гидротехнических сооружений портов на стадии их эксплуатации не осуществляется.

Для объектов регулирования, указанных в подпункте "в" пункта 5 настоящего технического регламента, спроектированных и построенных

после дня вступления в силу технического регламента № 623, при их эксплуатации оценка соответствия осуществляется в соответствии с требованиями настоящего технического регламента.

Для объектов регулирования, указанных в подпункте "в" пункта 5 настоящего технического регламента, спроектированных и построенных до дня вступления в силу технического регламента № 623, при их эксплуатации оценка соответствия осуществляется на соответствие требованиям, действовавшим на период их введения в эксплуатацию.

495. Формы и правила оценки соответствия процессов проектирования (включая изыскания), строительства, реконструкции, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации, связанных с объектами инфраструктуры внутреннего водного транспорта, указанных в подпункте "г" пункта 5 настоящего технического регламента, требованиям, установленным разделами IV и V настоящего технического регламента, определяются законодательством о градостроительной деятельности, Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений", законодательством в области охраны окружающей среды, законодательством Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов, водным законодательством, законодательством Российской Федерации о пожарной безопасности и Федеральным законом "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к техническому регламенту
о безопасности объектов
внутреннего водного транспорта

П Е Р Е Ч Е Н Ь
объектов технического регулирования

I. Объекты внутреннего водного транспорта

1. Подлежащие государственной регистрации суда, за исключением маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов

2. Материалы и изделия для судов

Металлы и их сплавы - прокат листовой и профильный, трубы для котлов, теплообменных аппаратов и судовых трубопроводов, материал для заклепок и заклепки, арматурная сталь для железобетонного судостроения, материал для цепей и деталей их соединения.

Поковки и отливки штевней, кронштейнов гребных валов, баллеров рулей поворотных насадок, румпелей, секторов, деталей пера руля и поворотных насадок, труб дейдвудных и втулок, якорей, цепей якорных, гаков буксирных, винтов гребных, валов коленчатых, гребных, промежуточных и упорных, шатунов, шестерен, колес и валов передач главных элементов энергетической установки, днищ, коллекторов и связей котлов теплообменных аппаратов и сосудов под давлением.

Материалы неметаллические - стеклопластики, бетон для конструкций корпусов судов и надстроек, пенопласты, материалы облицовочные, зашивка, обрешетник, покрытия палуб и корпусных конструкций (антикоррозионные, необрастающие, лакокрасочные, противозумные, вибропоглощающие, противоскользящие и т. п.), декоративная отделка и т. п., фотолюминесцентные, светоотражающие (световозвращающие) материалы и т. п., слоистые текстильные материалы.

Материалы заполнения вырезов неметаллические для трубопроводов, проходящих через конструкции типа "А" или "В".

Материалы изоляционные, огнестойкие, огнезащитные составы, в том числе материалы для поверхностей и покрытия палуб с характеристиками медленного распространения пламени, краски, лаки и другие отделочные материалы, материалы, ограничивающие распространение огня.

Материалы сварочные - электроды сварочные, проволока сварочная, сочетание проволока-флюс - защитный газ, грунты защитные, позволяющие выполнять сварку без их удаления.

Ткани, ковры, мебель.

Канаты судовые всех назначений (стальные, растительные и синтетические).

Спасательные средства:

шлюпки спасательные и дежурные, плоты надувные и жесткие, приборы спасательные;

шлюпбалки и плотбалки, спусковые устройства спасательных и дежурных шлюпок и плотов (спусковые устройства для скоростных дежурных шлюпок, устройства, обеспечивающие свободное всплытие спасательных плотов (гидростатические разобщающие устройства), разобщающая система для спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, разобщающий механизм для спасательных и дежурных шлюпок, спасательных плотов, спускаемых с помощью лопаря или лопарей), спусковое (эвакуационное) устройство, посадочные устройства;

шлюпочный привод, включая двигатели для спасательных и дежурных шлюпок, подвесные моторы для дежурных шлюпок;

устройства управления спуском танкерных шлюпок изнутри;

снабжение спасательных и дежурных шлюпок и плотов;

спасательные круги, спасательные жилеты (в том числе для детей), гидрокостюмы спасательные, защитные костюмы, теплозащитные средства, плавучие спасательные линии;

лебедки шлюпочные, лебедки топенантные, спасательные;

визуальные сигнальные средства (парашютные ракеты, фальшфейеры, плавучие дымовые шашки, самозажигающиеся огни спасательных средств, автоматически действующие дымовые шашки для спасательных кругов);

линеметательные устройства;

радиолокационные отражатели для спасательных и дежурных шлюпок, спасательных плотов.

Противопожарная защита:

конструктивная противопожарная защита - переборки и палубы противопожарные, двери противопожарные, пожарные заслонки, огнестойкие перекрытия, проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях классов "А", "В" и "С";

системы пожаротушения - системы водотушения, спринклерная, водораспыления, водяного орошения и водяных завес, пенотушения, газового тушения, аэрозольного пожаротушения, тушения инертными газами;

оборудование, изделия и арматура для систем пожаротушения (систем водотушения, спринклерной, водораспыления, водяного орошения и водяных завес, пенотушения, газового тушения, аэрозольного пожаротушения, тушения инертными газами) - резервуары для хранения огнетушащего вещества, пневмогидравлические цистерны, сосуды и аппараты, работающие под давлением в системах пожаротушения, баллоны углекислого газа, сжатого воздуха и азота, насосы систем пожаротушения, арматура систем пожаротушения, распылители для систем водораспыления и водяного тумана, пожарные рукава, стволы комбинированного типа, пеногенераторы, генераторы аэрозоля, пенообразователь, мотопомпы, газоанализаторы;

устройства безопасности в газоотводных системах для предотвращения прохождения пламени в грузовые танки танкеров, включая огнепреградители;

системы газообразного топлива, используемого для хозяйственных нужд, включая оборудование для систем газообразного топлива, используемого для хозяйственных нужд;

системы пожаротушения каналов вытяжной вентиляции камбузных плит, включая оборудование для систем автоматического или ручного пожаротушения каналов вытяжной вентиляции камбузных плит;

бытовые нагревательные установки, работающие на газе, жидком или твердом топливе, - плиты камбузные, установки сжиженного газа бытовые, грелки и печи;

глушители и искрогасители газовыпускных систем и дымоходов;

системы сигнализации обнаружения пожара, оповещения о пожаре и предупреждения о пуске средств объемного пожаротушения и их компоненты - дымовые, световые, тепловые, ручные извещатели, приборы и аппаратура для систем автоматического пожаротушения

и пожарной сигнализации, устройства сигнально-пусковые охранно-пожарные;

системы сигнализации и управления противопожарными дверями;

противопожарное снабжение - огнетушители переносные, огнетушители передвижные, снаряжение пожарного (защитная одежда, ботинки, перчатки, шлем, автономное дыхательное устройство, работающее на сжатом воздухе), ведра пожарные, инструмент пожарный, покрывала для тушения пламени, аварийные дыхательные устройства.

Сигнальные средства - рангоут и такелаж сигнальных мачт, фонари сигнально-отличительные, средства сигнальные звуковые (свисток, колокол, гонг), фигуры и флаги сигнальные, сигнальные пиротехнические средства.

Навигационное оборудование и снабжение - компасы магнитные, компасы гироскопические, устройства дистанционной передачи курса, станции радиолокационные (средство электронной прокладки, средство автосопровождения, средство автоматической радиолокационной прокладки), лаги, эхолоты, системы управления курсом (траекторией) судна (авторулевые), измерители скорости поворота, приемоиндикаторы глобальных навигационных спутниковых систем, регистраторы данных рейса, системы приема внешних звуковых сигналов, аппаратура автоматической идентификационной системы, электронные картографические системы (система отображения электронных навигационных карт и информации, электронная картографическая навигационно-информационная система, электронно-картографическая система), системы контроля несения ходовой вахты, радиолокационные отражатели, системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, электронные кренометры.

Средства радиосвязи:

СЧ/ВЧ-радиоустановка, СЧ-радиоустановка, ОВЧ-радиоустановка, судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы, ОВЧ-радиотелефонная станция (300,025 - 300,500 МГц), приемник расширенного группового вызова, приемник службы НАВТЕКС, приемник ВЧ-буквопечатающий телеграфии для приема информации по безопасности на море, спутниковый аварийный радиобуй системы КОСПАС-САРСАТ, аварийный ОВЧ-радиобуй - указатель местоположения, радиолокационный ответчик, передатчик автоматической идентификационной системы, ОВЧ-аппаратура двусторонней радиотелефонной связи спасательных средств и связи с воздушными

судами, портативная (носимая) ОВЧ-радиотелефонная станция (300,025 - 300,225 МГц);

приборы (преобразователи) для электропитания радиооборудования, зарядные устройства;

антенные устройства;

устройства громкоговорящей связи и трансляции, средства переговорной связи, оборудование внутрисудовой связи;

системы охранного оповещения.

Судовые устройства:

устройства рулевые и их компоненты - баллеры и рудерписы, перо руля и поворотная насадка в сборе, подшипники баллеров, детали соединений (баллеров, баллера с пером руля, с поворотной насадкой, румпеля или сектора с баллером), румпели, секторы, ограничители перекладки пера руля, поворотной насадки и их детали, детали валиковой и штуртросной проводки рулевых приводов, системы рулевого управления, приводы рулевые и машины рулевые;

средства активного управления судами и их компоненты - винторулевые колонки, подруливающие устройства;

устройства якорные и их компоненты - якоря, цепи якорные и детали их соединения, стопоры якорные, устройство для отдачи коренного конца якорной цепи или каната, клюзы якорные палубные и бортовые, брашпили, шпили и лебедки якорные;

устройства швартовные и их компоненты - кнехты, утки, киповые планки, роульсы и стопоры, шпили и лебедки швартовные;

устройства буксирные, сцепные и их компоненты - битенги, кнехты, киповые планки, клюзы, стопоры, роульсы, утки, гаки буксирные, дуги буксирные с деталями крепления их к корпусу, арки буксирные, устройство для отдачи буксирного каната, автосцепы торцовые и бортовые, натяжные станции, канатоукорачивающие устройства, амортизаторы, поворотно-упорные устройства, лебедки буксирные;

устройства грузоподъемные (краны, стрелы грузовые, грузовые и мачтовые устройства судовые, кран-балки, тельферы судовые, элеваторы и другие погрузочно-разгрузочные механизмы судовые, лифты) и их компоненты - металлоконструкции, кабины управления, ограждения, оборудование лифтов (шахтные двери, противовесы, буфера, устройства безопасности), механизмы грузоподъемных устройств, съемные детали, гаки, цепи приводные, тяговые и грузовые пластинчатые;

устройства для подъема рулевой рубки, устройства люковых закрытий и их компоненты - металлоконструкции, механизмы подъема, оборудование люковых закрытий (лебедки, приводы и т. д.), приборы и устройства безопасности;

устройства аппарельные и их компоненты;

дельные вещи, оборудование помещений и закрытия отверстий в корпусе, палубах, надстройках и рубках - горловины, водогазонепроницаемые и проницаемые двери (в том числе водогазонепроницаемые двери с клиновыми задрайками, клинкетные двери, проницаемые каютные створчатые и задвижные двери, камбузные двери, проницаемые двери общего назначения) с органами и приводами управления закрытия дверей, средствами индикации и сигнализации, закрытия лацпортов, иллюминаторы, окна и световые люки, навесные съемные внутренние штормовые крышки, сходные трапы (наклонные и вертикальные), забортные, лоцманские штормтрапы, посадочные штормтрапы, устройства для передачи лоцмана, леерные и тентовые стойки, стойки штормовых лееров, винтовые талрепы, такелажные скобы, коуши, глаголь-гаки, храпцы, люверсы, уплотнительные прокладки, крепежные изделия, мелкие дельные вещи (дверцы, форточки, шторы и др.) и т.п.;

крышки грузовых, сходных, световых, вентиляционных люков, горловин и цистерн люков, раструбы и головки вентиляционные, закрытия грузовых трюмов и их приводы;

аварийное снабжение - пластыри мягкие облегченные, пластыри шпигованные, пластыри парусиновые, оборудование пластырей, маты шпигованные, такелажный инструмент, слесарный инструмент, цемент быстротвердеющий, стекло жидкое, упор раздвижной, струбцина аварийная.

Судовые системы:

системы общесудовые и их компоненты (осушительная и балластная системы, системы воздушных, газоотводных, переливных и измерительных трубопроводов, вентиляции и парового отопления);

системы специальные наливных судов и их компоненты (жидких грузов, подогрева груза, инертных газов, задымления, вентиляции взрывоопасных помещений, газоотвода нефтеналивных судов);

системы энергетической установки и их компоненты - топливная, масляная, охлаждения, сжатого воздуха, питательной воды, газоразгонная, паропроводов и продувания;

системы судового гидропривода и их компоненты - золотники, клапаны судовых систем гидравлики, насосные агрегаты судовых систем гидравлики, манипуляторы судовые, переключатели, дроссели судовые, гидромоторы судовые, фильтры гидравлические, пневмогидроаккумуляторы, гидромашинки, гидроцилиндры;

арматура ручная, дистанционно управляемая и автоматическая в составе общесудовых систем, систем энергетической установки и специальных систем наливных судов - донная, бортовая, устанавливаемая на таранной переборке, предназначенная для давления 1 МПа и более, арматура трубопроводов классов I и II;

трубопроводы и соединения трубопроводов, включая гибкие соединения и компенсаторы.

Энергетическая установка:

двигатели внутреннего сгорания и их компоненты - рамы фундаментные, картеры, блоки цилиндров, втулки цилиндров, крышки цилиндров, связи анкерные, поршни, поршневые пальцы, шатуны, валы коленчатые, подшипники коренные, шатунные, верхней головки шатуна, болты и шпильки коренных подшипников, цилиндровых крышек, вал распределительный, регуляторы частоты вращения, предельные выключатели, болты шатунные, шестерни привода распределительного вала, демпферы (антивибраторы), насосы (топливный, масляный, охлаждения), турбоагрегаты;

валопроводы и их компоненты - валы упорные, промежуточные, гребные, облицовка и гидроизоляция гребных валов, подшипники упорные и опорные, подшипники гребных валов, муфты соединительные валов валопровода, болты соединительные валопроводов;

дейдвудные устройства и переборочные уплотнения дейдвудных устройств;

передачи и муфты разобщительные главных механизмов и их компоненты - корпуса редукторов и муфт, колеса зубчатые, валы редукторов;

движители - винты гребные, движители крыльчатые, движители водометные, винты воздушные;

компрессоры воздушные поршневые с приводом от источника энергии и их компоненты - коленчатые валы, штоки поршневые, шатуны, поршни, втулки цилиндровые, крышки цилиндров, блоки цилиндров;

компрессоры воздушные центробежные с приводом от источника энергии и их компоненты - корпуса, валы, рабочие колеса, крылатки компрессоров;

насосы объемные с приводом от источника энергии и их компоненты - коленчатые валы, штоки поршневые, шатуны, поршни, втулки цилиндры, крышки цилиндров, блоки цилиндров;

насосы динамические с приводом от источника энергии и их компоненты - корпуса, валы, рабочие колеса;

насосы с ручным приводом и эжекторы;

вентиляторы, входящие в состав судовых систем, - корпуса, валы, рабочие колеса, крылатки компрессоров;

сепараторы топлива и масла и их компоненты - корпуса, валы, рабочие колеса;

воздушные нагнетатели для судов с динамическим принципом поддержания и их компоненты - корпуса, валы, рабочие колеса, крылатки компрессоров;

паровые котлы и их компоненты - корпуса, обечайки, днища и барабаны, коллекторы и камеры, трубы жаровые, связи котельные, устройства топочные, экономайзеры, паросборники, пароперегреватели, арматура и клапаны предохранительные;

сосуды под давлением, которые в рабочем состоянии полностью или частично заполнены газом или паром с рабочим давлением 0,07 МПа и более, вместимостью 0,025 куб. м и более или с производением рабочего давления, МПа, на вместимость, куб. м, составляющим 0,03 МПа·куб. м и более, арматура и клапаны предохранительные;

аппараты теплообменные - подогреватели топлива и масла, судовые подогреватели воды, испарители паровых котлов, охладители топлива, масла и воды главных и вспомогательных двигателей, конденсаторы паровые, арматура и клапаны предохранительные;

фильтры топлива, масла и воды;

амортизаторы (виброизоляторы);

агрегаты - дизель-генераторы, дизель-редукторные, дизель-компрессорные и дизель-насосные;

системы автоматизации и управления главными механизмами (главными двигателями, гребной электрической установкой), движителями, вспомогательными двигателями, судовыми техническими средствами, устройствами и системами, включая системы индикации, аварийно-предупредительной сигнализации и защиты, устройства

для экстренной и (или) автоматической остановки, а также компоненты систем автоматизации и управления (контроллеры и элементы систем автоматики).

Электрическое оборудование:

источники электрической энергии основные и аварийные - генераторы, аккумуляторы и аккумуляторные батареи, статические источники энергии (тяговые батареи для электротранспорта, литий-ионные аккумуляторные батареи, суперконденсаторные системы, солнечные батареи, модули топливных элементов);

трансформаторы силовые и осветительные, преобразователи электрической энергии вращающиеся и статические (выпрямители, инверторы, преобразователи частоты, устройства плавного пуска), усилители электромашинные;

устройства распределительные (щиты распределительные главные и аварийные, щиты распределительные, пульты контроля, управления и сигнализации) и их компоненты - корпуса распределительных щитов и электрошкафов, аппаратура защитная, регулировочная и коммутационная (автоматические выключатели, разъединители, реле, выключатели, предохранители и др.), реакторы, конденсаторные установки повышения коэффициента мощности;

электрические двигатели постоянного и переменного тока мощностью 0,5 кВт и более - гребные электрические двигатели, электрические двигатели судовых технических средств;

аппаратура пусковая электродвигателей;

освещение основное помещений и мест расположения ответственных устройств, путей эвакуации и аварийное освещение - светильники стационарные, арматура установочная сетей освещения (выключатели, розетки, соединительные и ответвительные коробки), световые эвакуационные указатели (фотолюминесцентные и электрические), безопасные электрические лампы (ручные фонари), аккумуляторные фонари, прожекторы;

телеграфы электрические машинные, указатели положения пера руля и лопастей винта регулируемого шага, тахометры гребного вала;

связь служебная телефонная;

сигнализация авральная (приборы и замыкатели световых и звуковых сигналов);

сигнализация непроницаемых дверей;

сеть кабельная - кабели, провода, кабели цепей управления и передачи информации, арматура кабельная (устройства и изделия для соединения и подключения кабелей);

устройства молниеотводные и заземления, катодная защита;

устройства заземления корпуса судна на нефтеналивных судах;

подогреватели электрические топлива и масла;

электрические нагревательные и отопительные приборы - грелки, электрокамины, камбузные электронагревательные приборы, электроводонагревательные устройства, кабели нагрева;

датчики систем управления и аварийно-предупредительной сигнализации.

Холодильные установки:

холодильные установки транспортных рефрижераторных и промысловых судов и их компоненты - компрессоры холодильного агента, насосы (холодильного агента, жидкого хладоносителя, охлаждающей воды), теплообменные и другие аппараты, сосуды, работающие под давлением холодильного агента, жидкого хладоносителя или охлаждающей воды, трубопроводы и арматура, изоляция охлаждающих помещений, трубопроводов и оборудования судовых холодильных установок;

установки кондиционирования воздуха жилых и служебных помещений.

Оборудование судов, перевозящих опасные грузы:

системы грузовые химовозов и газовозов, включая трубопроводы, соединения трубопроводов, арматуру, клапаны предохранительные, компенсаторы сильфонные;

грузовые шланги.

Оборудование для предотвращения загрязнения с судов:

системы, оборудование и устройства для предотвращения загрязнения нефтью - системы перекачки, сдачи и сброса нефтесодержащих вод, в том числе системы автоматического измерения, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяного танкера, система автоматического измерения, регистрации и управления сбросом балластных и промывочных вод, сборные цистерны, отстойные танки, фильтрующее оборудование, в том числе оборудование для фильтрации нефти, сигнализаторы, устройство для автоматического прекращения сброса нефтесодержащих вод, приборы для определения границы раздела "нефть - вода" в отстойных танках;

системы, оборудование и устройства для предотвращения загрязнения сточными водами - система перекачки, сдачи и сброса сточных вод, сборные цистерны, установки для обработки сточных вод;

оборудование и устройства для предотвращения загрязнения мусором - устройство для сбора мусора, инсинераторы, устройства для обработки мусора;

оборудование и устройства контроля содержания вредных (загрязняющих) веществ, дымности выпускных газов и для уменьшения загрязнения атмосферы с судов - системы очистки, предназначенные для снижения содержания вредных (загрязняющих) веществ в выпускных газах.

II. Объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта

1. Судовые ходы, обозначенные навигационными знаками судоходной обстановки или иным способом

2. Средства навигационного оборудования водных путей, включая батареи для речных сигналов

3. Перегрузочные комплексы, пассажирские терминалы, оградительные, берегоукрепительные гидротехнические сооружения портов

Перегрузочный комплекс речного порта.

Комплекс перегрузочный портовый универсальный для переработки генеральных грузов открытого хранения.

Комплекс перегрузочный портовый универсальный для переработки генеральных грузов крытого хранения.

Комплекс перегрузочный портовый специализированный для перевалки круглого леса.

Комплекс перегрузочный портовый специализированный для перевалки навалочных грузов.

Комплекс перегрузочный портовый специализированный для переработки генеральных скоропортящихся грузов.

Комплекс перегрузочный портовый специализированный для переработки грузов в крупнотоннажных контейнерах.

Комплекс перегрузочный портовый специализированный для приема судов-паромов.

Комплекс перегрузочный для переработки опасных грузов.

Склад речного порта.

Пассажирский терминал речного порта.

Вокзал речной.

Оградительное, берегоукрепительное гидротехническое сооружение речного порта.

4. Причалы и причальные сооружения, предназначенные для целей судоходства (в том числе для причаливания, швартовки и стоянки судов и плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов и багажа, посадки, высадки пассажиров), за исключением причалов для маломерных судов, используемых в некоммерческих целях

Причал пассажирский.

Причал грузовой.

Порт речной механизированный.

Причальное сооружение, за исключением причалов для маломерных судов, не используемых в коммерческих целях.

Пункты береговых сооружений для бункеровки судов с берега горюче-смазочными материалами.

Пункты подключения судов к береговой электрической сети.

5. Паромные переправы на внутренних водных путях
Российской Федерации

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к техническому регламенту
о безопасности объектов
внутреннего водного транспорта

**Предельно допускаемые для плавания высоты волн,
их повторяемость (обеспеченность) и скорость ветра,
соответствующие разрядам водных бассейнов**

Разряд водного бассейна	Нормативная высота волны (метров)	Повторяемость (обеспеченность) высот волн (процентов)	Скорость ветра (метров в секунду)
Л	0,6	1	17
Р	1,2	1	17
О	2	1	21
М	3	3	24
О-ПР	2	3	21
М-ПР	3	3	24
М-СП	3,5; 4,5; 6	3	24

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к техническому регламенту
о безопасности объектов
внутреннего водного транспорта

**Степени защиты судового электрического оборудования
в зависимости от места его установки**

Место расположения электрического оборудования	Степень защиты судового электрического оборудования					
	для электри- ческих машин, транс- форматоров	для распределительных устройств		для обору- дования связи и сигнала- лизации, устано- вочной аппаратуры	для нагре- ватель- ных приборов	для светиль- ников
		щиты, пускатели и другие устройства	главные распре- делительные щиты, аварийные распределитель- ные щиты двухстороннего обслуживания			
Сухие помещения	IP20	IP21	IP20	IP20	IP20	IP20
Рулевая рубка:						
общий объем	IP22	IP22	-	IP22	IP22	IP22
около передней стенки	-	IP44	-	IP44	IP44	-
Служебные помещения, отделения холодильных машин (за исключением аммиачного оборудования), помещения аварийных генераторов, кладовые общего назначения, буфетные, провизионные помещения	IP22	IP22	IP22	IP22	IP22	IP22
Машинные и котельные помещения:						
выше настила	IP22	IP22	IP22	IP44	IP22	IP22
ниже настила	IP44	-	-	IP44	IP44	IP44
посты управления (сухие)	IP22	IP22	IP20	IP22	IP22	IP22
Румпельные отделения	IP44	IP44	-	IP44	-	IP44
Охлаждаемые помещения, камбузы, прачечные, ванны, душевые	IP44	IP44	IP55	IP55	IP44	IP44
Грузовые трюмы	IP55	IP55	IP55	IP55	IP55	IP55
Открытые палубы, не заливаемые волной	IP54	IP54	IP55	IP55	-	IP55

Место расположения электрического оборудования	Степень защиты судового электрического оборудования					
	для электри- ческих машин, транс- форматоров	для распределительных устройств		для обору- дования связи и сигнала- лизации, устано- вочной аппаратуры	для нагре- ватель- ных приборов	для светиль- ников
		щиты, пускатели и другие устройства	главные распре- делительные щиты, аварийные распределитель- ные щиты двухстороннего обслуживания			
Открытые палубы, заливаемые волной	IP56	IP56	IP56	IP56	-	IP56
Помещения и пространства, в которых электрическое оборудование может работать под водой	IP68	-	IP68	IP68	-	IP68

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к техническому регламенту
о безопасности объектов
внутреннего водного транспорта

**Предельно допускаемые значения нормируемых параметров удельных
средневзвешенных выбросов вредных (загрязняющих) веществ
и дымности в выпускных (отработанных) газах судовых дизельных
двигателей внутреннего сгорания**

Предельно допускаемые значения выбросов окислов азота (NO_x), рассчитанные как полный взвешенный выброс оксида азота (NO_2), г/(кВт·ч), устанавливают по таблице 1.

Таблица 1

Номинальная частота вращения коленчатого вала двигателя, мин ⁻¹	Дизельный двигатель установлен на судне, построенном		
	до 1 января 2011 г.	1 января 2011 г. или после этой даты	1 января 2021 г. или после этой даты
$n < 130$	17	14,4	3,4
$130 \leq n < 2000$	$45 \times n^{(-0,2)}$	$44 \times n^{(-0,23)}$	$9 \times n^{(-0,2)}$
$n \geq 2000$	9,8	7,7	2

- Примечания: 1. Испытательные циклы и весовые коэффициенты должны приниматься в соответствии с Техническим кодексом по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей (Технический кодекс по NO_x) или межгосударственным стандартом ГОСТ ISO 8178-4-2013 "Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Измерение выброса продуктов сгорания. Часть 4. Испытательные циклы для двигателей различного применения на установившихся режимах", введенным в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 апреля 2014 г. № 398-ст с 1 января 2015 г.
2. Для двигателей номинальной мощностью не более 130 кВт предельное допускаемое значение выбросов окислов азота (NO_x) не должно превышать 6 г/(кВт·ч).

3. При плавании судов по морским путям применяют правило 13 Приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней.

Предельные допускаемые значения выбросов оксида углерода (CO) и суммарных углеводородов (CH) в пересчете на условный состав топлива ($\text{CH}_{1,85}$), г/(кВт·ч), при стендовых испытаниях устанавливают по таблице 2.

Таблица 2

Вредное (загрязняющее) вещество	Дизельный двигатель установлен на судно		
	до 1 января 2000 г.	с 1 января 2000 г. до 1 января 2021 г.	с 1 января 2021 г.
Оксид углерода (CO)	6	3,5	3,5
Суммарные углеводороды (CH)	2,4	1	0,4

Примечание. Для двигателей номинальной мощностью не более 130 кВт, установленных на судне с 1 января 2000 г., предельное допускаемое значение выбросов оксида углерода (CO) не должно превышать 5 г/(кВт·ч).

Предельные допускаемые значения дымности выпускных (отработанных) газов при стендовых испытаниях устанавливают по таблице 3.

Таблица 3

Расход выпускных газов $V_{\text{exh}} \cdot 10^3$, приведенный к нормальным условиям (температура 273 К, давление 101,3 кПа), куб. м/с	Натуральный показатель К ослабления светового потока, м^{-1}		Коэффициент N ослабления светового потока, приведенный к шкале дымомера оптического типа ($L = 0,43 \text{ м}$), процентов		Дымовое число фильтра FSN, приведенное к шкале дымомера фильтрационного типа ($L_F = 0,405 \text{ м}$), условных единиц	
	дизельный двигатель установлен на судно					
	до 2016 года	с 2016 года	до 2016 года	с 2016 года	до 2016 года	с 2016 года
До 75	1,36	1,01	44	35	3,4	2,7
Свыше 75 до 95	1,23	0,9	41	32	3,2	2,5
Свыше 95 до 140	1,07	0,8	37	29	3	2,4
Свыше 140 до 210	0,9	0,7	32	26	2,7	2,2
Свыше 210 до 350	0,73	0,58	27	22	2,4	2
Свыше 350 до 600	0,58	0,46	22	18	2,2	1,8

Расход выпускных газов $V_{\text{exh}} \cdot 10^3$, приведенный к нормальным условиям (температура 273 К, давление 101,3 кПа), куб. м/с	Натуральный показатель К ослабления светового потока, м^{-1}		Коэффициент N ослабления светового потока, приведенный к шкале дымомера оптического типа ($L = 0,43 \text{ м}$), процентов		Дымовое число фильтра FSN, приведенное к шкале дымомера фильтрационного типа ($L_F = 0,405 \text{ м}$), условных единиц	
	дизельный двигатель установлен на судно					
	до 2016 года	с 2016 года	до 2016 года	с 2016 года	до 2016 года	с 2016 года
Свыше 600 до 1150	0,46	0,35	18	14	1,8	1,4
Свыше 1150 до 3000	0,32	0,25	13	10	1,4	1,1
Свыше 3000	0.23	0,19	10	8	1	0.8

Примечание. Для звездообразных двигателей нормы дымности выпускных (отработанных) газов устанавливают по межгосударственному стандарту ГОСТ 24028-2013 "Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Дымность отработавших газов. Нормы и методы определения", введенному в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 6 сентября 2013 г. № 927-ст с 1 июля 2014 г.

Предельные значения удельных средневзвешенных выбросов вредных (загрязняющих) веществ и дымности выпускных (отработанных) газов судовых дизельных двигателей внутреннего сгорания при проведении испытаний в условиях эксплуатации не должны превышать предельные допускаемые значения нормируемых параметров (таблицы 1 - 3), умноженные на корректирующие коэффициенты, установленные по таблице 4.

Таблица 4

Нормируемые параметры	Значение корректирующего коэффициента
Окислы азота (NO_x)	1
Оксид углерода (CO)	1,2
Углеводороды (CH)	1,25
Дымность (K, N, FSN)	1,35

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 17 июня 2025 г. № 903

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в акты Правительства
Российской Федерации**

1. Пункт 4¹ постановления Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4476; 2018, № 23, ст. 3295) дополнить словами ", а также с 1 июля 2025 г. до 1 января 2026 г."

2. В постановлении Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2467 "Об утверждении перечня нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, нормативных правовых актов, отдельных положений нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, правовых актов, отдельных положений правовых актов, групп правовых актов исполнительных и распорядительных органов государственной власти РСФСР и Союза ССР, решений Государственной комиссии по радиочастотам, содержащих обязательные требования, в отношении которых не применяются положения частей 1, 2 и 3 статьи 15 Федерального закона "Об обязательных требованиях в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2021, № 2, ст. 471; 2024, № 25, ст. 3505; № 33, ст. 5163; № 38, ст. 5651; № 40, ст. 5981; № 42, ст. 6257; № 44, ст. 6619; № 50, ст. 7744; 2025, № 6, ст. 439; № 10, ст. 1067, 1082; № 11, ст. 1178; № 13, ст. 1476; № 14, ст. 1723; № 15, ст. 1919, 1925; № 17, ст. 2152, 2158, 2160, 2169, 2170; № 18, ст. 2234, 2240, 2242, 2243; № 19; ст. 2333; № 20, ст. 2442, 2443, 2446, 2454, 2484; № 21, ст. 2654, 2673; Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru), 2025, 28 мая, № 0001202505280018; 29 мая, № 0001202505290052, 0001202505290100; 30 мая, № 0001202505300055,

0001202505300057, 0001202505300059; 31 мая, № 0001202505310016, 0001202505310017, 0001202505310022, 0001202505310036; 2 июня, № 0001202506020003; 7 июня, 0001202506070027):

а) в пункте 10 цифры "2, 3," и "15, 16," исключить;

б) пункты 3 и 16 перечня нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, нормативных правовых актов, отдельных положений нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, правовых актов, отдельных положений правовых актов, групп правовых актов исполнительных и распорядительных органов государственной власти РСФСР и Союза ССР, решений Государственной комиссии по радиочастотам, содержащих обязательные требования, в отношении которых не применяются положения частей 1, 2 и 3 статьи 15 Федерального закона "Об обязательных требованиях в Российской Федерации", утвержденного указанным постановлением, исключить.
