РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

# ПРАВИЛА

## КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

НД № 2-020101-147

Санкт-Петербург
2021

# ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

Правила классификации и освидетельствований маломерных судов Российского морского регистра судоходства утверждены в соответствии с действующим положением и вступают в силу 15 марта 2021 года.

Настоящее издание Правил составлено на основе издания 2021 года с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту переиздания.

Правила состоят из следующих частей:

часть I «Общие положения»;

часть II «Периодичность и объемы освидетельствований».

С вступлением в силу данных Правил теряют силу Правила классификации и освидетельствований маломерных судов 2019 и 2020 годов с соответствующими версиями к ним, опубликованными в течение 2019 и 2020 годов.

Правила издаются в электронном виде на русском и английском языках.

Правила предназначены для инспекторского состава, экипажей маломерных судов и судовладельцев.

© Российский морской регистр судоходства, 2021

## ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

(изменения сугубо редакционного характера в Перечень не включаются)

Для данной версии нет изменений для включения в Перечень.

# ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

## 1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

**1.1** Правила классификации и освидетельствований маломерных судов[1] распространяются на маломерные суда[2], длина $L_н$ которых не превышает 20 м и общее количество людей на которых не превышает 12, за исключением:

судов массой до 200 кг включительно;

самоходных судов с мощностью двигателей до 8 кВт включительно;

беспалубных несамоходных судов, длина которых не превышает 12 м;

прогулочных судов;

спортивных парусных судов;

обитаемых подводных аппаратов и судовых водолазных комплексов;

шлюпок или иных плавучих средств, являющихся принадлежностью судна.

---

[1] В дальнейшем — Правила.

[2] В дальнейшем — МС.

## 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

**2.1** В настоящих Правилах приняты следующие определения.

Беспалубное судно — судно, не являющееся палубным.

Высота волны 1%-й обеспеченности $h_{1\%}$, м — расчетная высота нерегулярного волнения, при назначении которой предполагается, что при непрерывном длительном наблюдении 1 % фактических волн могут иметь высоту, превышающую расчетную.

Высота волны 3%-й обеспеченности $h_{3\%}$, м — расчетная высота нерегулярного волнения, при назначении которой предполагается, что при непрерывном длительном наблюдении 3 % фактических волн могут иметь высоту, превышающую расчетную.

Длина корпуса (наибольшая) $L_н$, м — это длина, которая включает все структурные и неотъемлемые части судна, такие как деревянные, пластмассовые или металлические форштевни или ахтерштевни, фальшборты и соединения корпуса с палубой.

Эта длина исключает сменные части, которые могут быть отделены неразрушающим способом, не затрагивая структурную целостность корпуса судна, например: рангоутное дерево, бушприты, фальшборты и площадки судна, стыки верхней оконечности форштевня, рулей, забортных движительных агрегатов, подвесных двигателей и их креплений, платформ для плавания и посадки на судно, привальные брусья и стационарные кранцы.

Эта длина не исключает съемные части корпуса, которые действуют как гидростатическая или динамическая поддержка, когда судно находится соответственно в покое или на ходу.

Для многокорпусного судна длина каждого корпуса должна быть измерена индивидуально. В качестве длины корпуса такого судна должна быть принята длина наибольшего из его корпусов.

Конструктивная категория (категория) — критерий, устанавливающий допустимый район безопасного плавания судна в зависимости от его эксплуатационно-технических характеристик, допустимой высоты волны, силы ветра и расстояния до места убежища или берега (см. 3.2).

Палубное судно — судно, закрытое на протяжении всей длины палубой, надстройкой или кокпитом, препятствующими попаданию воды внутрь корпуса.

Расстояние до берега — максимально допустимое расстояние в морских милях (или километрах), которое измеряется вдоль кратчайшего безопасного в навигационном отношении пути от любой точки на избранном для плавания судна маршруте к ближайшему берегу, где может быть обеспечена высадка людей, находящихся на судне.

Расстояние до места убежища — максимально допустимое расстояние в морских милях (или километрах), которое измеряется вдоль кратчайшего безопасного в навигационном отношении пути от любой точки на избранном для плавания судна маршруте к ближайшему доступному порту или месту убежища.

# 3 ПРИНЦИПЫ КЛАССИФИКАЦИИ И КОНСТРУКТИВНЫЕ КАТЕГОРИИ

## 3.1 ПРИНЦИПЫ КЛАССИФИКАЦИИ

**3.1.1** Под классификацией МС понимается установление конструктивной категории, учитывающей вероятные ветроволновые условия плавания и расстояние до места убежища или берега, на основе фактического технического состояния МС и технической документации. Классификация МС осуществляется без выдачи классификационного свидетельства и без присвоения класса Российского морского регистра судоходства[1].

**3.1.2** МС, спроектированному или построенному с учетом требований и имеющему документы, подтверждающие соответствие требованиям:

государственных (национальных) стандартов Российской Федерации (ГОСТ);

Директивы 2013/53/ЕС (отменяет Директиву 94/25/ЕС с поправками согласно Директиве 2003/44/ЕС);

резолюций ИМО;

Международной организации по стандартизации (ИСО);

иного классификационного общества (ИКО) — члена Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) (ИКО — член МАКО);

Российского Речного Регистра (РРР);

Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий[2];

Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012);

Специальных правил Международной федерации парусного спорта (ИСАФ) для морских гонок;

IMMARBE's Codes of Standards for Yachts in commercial or private use (The Code of Standards for Yachts of less than 24 metres — The Small Yacht Code);

Commercial Yacht Code (Merchant Shipping Directorate, within the Authority for Transport in Malta),

по результатам освидетельствования в зависимости от категории, указанной в подтверждающих соответствие документах, Регистром устанавливается соответствующая ближайшая конструктивная категория, учитывающая вероятные ветроволновые условия плавания и расстояние до места убежища или берега (с уменьшением категории в безопасную сторону).

**3.1.3** МС, спроектированному или построенному без учета требований 3.1.2, без рассмотренной технической документации или без технического наблюдения ИКО — члена МАКО, надзорных органов или органов по сертификации, Регистром при положительных результатах освидетельствования устанавливается минимальная конструктивная категория. Заявленная судовладельцем конструктивная категория устанавливается после разработки и рассмотрения Регистром с положительным результатом технической документации, содержащей сведения об остойчивости в соответствии с приложением 2, или проведения испытаний в соответствии с 3.1.4.

Если МС относится к серии судов, которые ранее уже были испытаны, то документация может быть представлена на рассмотрение в РС без проведения испытаний.

---

[1] В дальнейшем — Регистр, РС.

[2] В дальнейшем — ГИМС.

**3.1.4** В случае невозможности разработки документации, содержащей сведения об остойчивости, мореходные качества устанавливаются в ходе испытаний с применением ГОСТ 19356-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Методы испытаний»/ГОСТ 19105-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Типы, основные параметры и общие технические требования» или документов, перечисленных в 3.1.2.

**3.1.5** Изменение района плавания возможно при условии предоставления в Регистр документации, содержащей сведения об остойчивости в соответствии с приложением 2, доукомплектования МС требуемым оборудованием и снабжением (см. приложение 3) и на основании положительных результатов внеочередного освидетельствования МС Регистром. В случае невозможности разработки документации, содержащей сведения об остойчивости, мореходные качества устанавливаются в соответствии с 3.1.4.

**3.1.6** Для МС, технические характеристики которых не соответствуют характеристикам, указанным в Техническом паспорте или Руководстве для владельца судна, или иной подобной документации, инспектору РС необходимо проверить наличие рассмотренной Регистром технической документации, подтверждающей изменения. При отсутствии такой документации инспектор РС выставляет требование о разработке технической документации и об укомплектовании ею МС.

**3.1.7** Результаты рассмотрения Регистром технической документации оформляются в соответствии с разд. 8 части II «Техническая документация» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

## 3.2 КОНСТРУКТИВНЫЕ КАТЕГОРИИ

**3.2.1** Для МС установлены конструктивные категории и ограничения по ветроволновому режиму, приведенные в табл. 3.2.1.

Таблица 3.2.1

**Критерии установления ограничений по условиям плавания МС**

| Конструктивная категория МС | Допустимые районы безопасного плавания |
|---|---|
| 0 | Без ограничений |
| I | Плавание в морских районах на волнении с высотой волны 3%-й обеспеченности до 8,5 м и силе ветра до 25 м/с, с удалением от места убежища или берега не более 200 миль |
| II | Плавание в морских районах на волнении с высотой 3%-й обеспеченности до 7 м и силе ветра до 20 м/с, с удалением от места убежища или берега не более 100 миль |
| III | Плавание в морских районах на волнении с высотой волны 3%-й обеспеченности до 3,5 м и силе ветра до 15 м/с, с удалением от места убежища или берега не более 50 миль |
| IV | Плавание в прибрежных морских районах |

**3.2.2** Допустимые районы безопасного плавания в прибрежных морских районах для МС конструктивной категории IV приведены в табл. 3.2.2.

Таблица 3.2.2

**Допустимые районы безопасного плавания МС конструктивной категории IV**

| Район плавания МС конструктивной категории IV | Максимальная высота волны 1%-й обеспеченности, м | Максимальное расстояние до места убежища или берега | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Палубные МС | | Беспалубные МС | |
| | | мили | км | мили | км |
| IV-1 | 1,8 | 12 | 22 | — | — |
| IV-2 | 1,5 | 7 | 13 | — | — |
| IV-3 | 1,2 | 6 | 11 | 2,7 | 5 |
| IV-4 | 0,6 | 2,7 | 5 | 1,7 | 3 |
| IV-5 | 0,25 | 1,1 | 2 | 0,3 | 0,5 |

## 4 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

**4.1** МС проходят освидетельствование только в регионе деятельности подразделения РС. Подразделением РС по наблюдению в эксплуатации является подразделение РС в соответствии с местом государственной регистрации МС. Все освидетельствования проводятся Регистром только на основании письменных обращений (заявок) судовладельцев или уполномоченных судовладельцами лиц. Договор-заявка на классификацию и освидетельствование маломерного судна (форма 430.1.10) и Договор-заявка на освидетельствование маломерного судна в эксплуатации (форма 430.1.10-1) размещены на официальном сайте РС в разделе «Услуги» — «Суда» — «Маломерные суда».

**4.2** Судовладелец обязан письменно информировать Регистр об изменении учетных данных по судну (например, смена судовладельца, флага, места государственной регистрации, регистрационного номера, названия МС (при наличии) и т.п.).

**4.3** Для эффективного проведения освидетельствования и выполнения предписанного настоящими Правилами объема освидетельствования необходима хорошая подготовка МС судовладельцем, которая включает как минимум следующие мероприятия:

все помещения МС должны быть доступны для освидетельствования;

все объекты должны быть в исправном, рабочем состоянии;

должны быть, в необходимых случаях, обеспечены доступ, вскрытие и/или демонтаж.

**4.4** Обязанности по своевременному предъявлению МС и объектов технического наблюдения МС к освидетельствованиям и выполнению в срок требований и замечаний инспекторов РС, изложенных в документах Регистра, лежат на судовладельце. Проведение испытаний, замеров толщин и дефектации, а также разработка необходимой технической документации для МС являются обязанностью судовладельца или уполномоченного судовладельцем лица.

**4.5** При проведении освидетельствования судовладелец по требованию Регистра должен представить документы, выданные Регистром, в том числе все последние акты освидетельствования судна Регистром или иным уполномоченным органом, все документы для капитана и инструкции, связанные с вопросами остойчивости.

**4.6** Судовладельцы должны обеспечивать необходимые условия для качественного и безопасного проведения освидетельствований или испытаний объектов технического наблюдения МС. Все установленные на МС механизмы, оборудование и приборы должны быть в рабочем состоянии (исключая случаи ремонта и аварийные случаи).

**4.7** Условия для освидетельствования корпусных конструкций. Корпус МС должен быть подготовлен к проведению освидетельствования, и одновременно должны быть обеспечены следующие условия его безопасного проведения:

должен быть обеспечен безопасный доступ в танки, трюмы и другие пространства, т.е. в них должна быть проведена дегазация, вентиляция и установлено освещение;

для тщательного осмотра все пространства должны быть очищены, в том числе с их поверхностей должны быть удалены продукты коррозии. Пространства должны быть настолько чистыми и сухими, и с их поверхностей в такой степени должны быть удалены вода, окалина, грязь, остатки нефтепродуктов и т.д., чтобы коррозионные дефекты, деформации, трещины, повреждения или другие дефекты конструкций, а также состояние покрытия пространств были хорошо видны и можно было выполнить

их обследование. Участки конструкций, по которым судовладельцем уже принято решение о замене, должны быть очищены и освобождены от окалины настолько, чтобы можно было определить границы участков, намеченных для замены;

должно быть обеспечено достаточное освещение, чтобы можно было выявить значительную коррозию, деформации, трещины, повреждения и другие дефекты конструкций.

**4.8** Ответственность за невыполнение условий, указанных в настоящем разделе, которые могут привести к дополнительным расходам в связи с неподготовленностью МС и его объектов, лежит на судовладельце.

## 5 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ МС ТРЕБОВАНИЯМ НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛ

**5.1** При оценке соответствия технического состояния МС требованиям настоящих Правил определяется возможность присвоения, подтверждения и восстановления категории МС, а также определения объема необходимого ремонта (см. приложение 1).

**5.2** Ответственность за техническое состояние корпуса МС, его механизмов, оборудования, устройств, систем и снабжения, а также за поддержание их в исправном состоянии в процессе эксплуатации лежит на судовладельце, который должен обеспечивать проведение необходимых проверок и осмотров для выявления возможных дефектов и неисправностей.

**5.3** Определение соответствия технического состояния корпуса МС, его механизмов, оборудования, устройств, систем и снабжения требованиям настоящих Правил проводится Регистром путем осмотров, испытаний и проверок в действии, объем которых устанавливается в соответствующих частях настоящих Правил.

**5.4** Соответствие технического состояния вышеуказанных объектов технического наблюдения применимым требованиям РС означает, что они находятся в работоспособном техническом состоянии, т.е. способны выполнять заданные им функции.

**5.5** Если при освидетельствовании корпуса МС, его механизмов, оборудования, устройств, систем и снабжения обнаружено несоответствие их технического состояния применимым требованиям настоящих Правил, техническое состояние МС признается не соответствующим требованиям РС, и документы, подтверждающие конструктивную категорию МС, не должны выдаваться или подтверждаться до устранения выявленных несоответствий и приведения технического состояния объектов МС в соответствие с применимыми требованиями настоящих Правил. Выявленные при освидетельствовании МС несоответствия (повреждения, неисправности и т.п.), отрицательно влияющие на обеспечение условий безопасной эксплуатации МС, охраны человеческой жизни, предотвращения загрязнения с МС, должны быть устранены до завершения освидетельствования и выхода МС в рейс (до начала эксплуатации МС).

**5.6** Если при освидетельствовании обнаружены повреждения/неисправности, судовладельцем должны быть предприняты меры, направленные на устранение недостатков, следствием которых явились повреждения/неисправности.

## 6 ВЫДАВАЕМЫЕ ДОКУМЕНТЫ

**6.1** При положительных результатах первоначального/очередного освидетельствования на МС оформляется акт по форме 6.3.80 с присвоением/подтверждением конструктивной категории, назначением/подтверждением условий и районов плавания.

**6.2** При положительных результатах промежуточного/внеочередного освидетельствования на МС оформляется акт по форме 6.3.80.1.

**6.3** В случае, если в результате освидетельствования МС установлено, что его характеристики и/или техническое состояние не отвечают/не в полной мере отвечают требованиям настоящих Правил и/или документации проектанта/изготовителя, на МС оформляется акт освидетельствования по формам 6.3.80.1/6.3.10/6.3.82рф, в котором указываются выявленные несоответствия. После устранения несоответствий по заявке судовладельца проводится внеочередное освидетельствование МС.

**6.4** По результатам внеочередного освидетельствования, при подтверждении устранения несоответствий, в акте по формам 6.3.80.1/6.3.10/6.3.82рф делается соответствующая отметка о выполнении требований.

**6.5** После завершения освидетельствования отметку о получении судовладельцем акта допускается делать непосредственно в акте освидетельствования или выдавать Перечень документов, оформленных при освидетельствовании судна (форма 6.4.7-1).

**6.6** Документы Регистра теряют силу в следующих случаях:

если МС покинуло место предъявления, не завершив освидетельствование и/или не устранив несоответствия;

в случае непредъявления МС к освидетельствованию в установленный срок;

при невыполнении требований Регистра;

при нарушении установленных условий плавания;

при осуществлении без предварительного согласования с Регистром работ, связанных с конструктивными изменениями МС;

после аварийного случая;

при снятии МС с учета Регистра;

если счет, выставленный за оказанные Регистром услуги, не оплачивается судовладельцем в течение 90 суток.

**6.7** При освидетельствовании судовых технических средств, оборудования и снабжения МС учитываются документы, подтверждающие соответствие требованиям 3.1.2.

# ЧАСТЬ II. ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ОБЪЕМЫ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

При проведении технического наблюдения за МС применяются следующие виды освидетельствований:

первоначальное освидетельствование;

периодические освидетельствования:

промежуточное;

очередное;

внеочередное освидетельствование.

## 1 ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

**1.1** Первоначальное освидетельствование проводится в объеме очередного освидетельствования с целью подтверждения соответствия МС требованиям настоящих Правил и присвоения конструктивной категории. Проводится на плаву и на берегу/в доке.

## 1.2 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

**1.2.1** МС, ранее зарегистрированное в одном из реестров судов Российской Федерации (далее — реестры судов):

**.1** судовладелец направляет в РС договор-заявку по форме 430.1.10 на первоначальное освидетельствование. При положительных результатах освидетельствования Регистром оформляется акт по форме 6.3.80.

**1.2.2** МС, ранее не зарегистрированное в одном из реестров судов:

**.1** в Регистр подается Договор-заявка о проведении идентификации и осмотра судна (форма 430.1.14).

Идентификация и осмотр МС включают:

анализ представленных судовладельцем судовых документов и технической документации и установление конструктивной категории МС (см. 3.1 части I «Общие положения»);

общий осмотр МС, во время которого инспектору РС необходимо выполнить оценку технического состояния МС и оформить Заключение о результатах идентификации и осмотра судна (форма 6.3.82рф), в котором инспектор РС указывает информацию о проведенной идентификации МС, дает оценку соответствия МС заявленным сведениям о нем, оценивает техническое состояние МС, при этом подтверждает, что необходимые требования выполнены или имеется перечень несоответствий;

освидетельствование подводной части МС по желанию судовладельца.

При выполнении процедуры идентификации и осмотра МС должно быть выполнено фотографирование осмотренных объектов;

**.2** после регистрации в реестре судов и получения судового билета судовладелец направляет в Регистр договор-заявку по форме 430.1.10 на первоначальное освидетельствование. При положительных результатах освидетельствования Регистром оформляется акт по форме 6.3.80.

# 2 ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

## 2.1 ОБОБЩЕННЫЙ ОБЪЕМ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ МС

**2.1.1** Объем периодических освидетельствований и интервалы между ними приведены в табл. 2.1.1, которая является обобщенным перечнем объектов классификационного технического наблюдения. При уточнении объема и периодичности освидетельствований необходимо учитывать требования, изложенные в соответствующих разделах настоящих Правил.

**2.1.2** Объем отдельных осмотров, измерений и испытаний может быть изменен инспектором РС в зависимости от конкретных условий.

О — осмотр с обеспечением, при необходимости, доступа, вскрытия или демонтажа; детальное освидетельствование (где применимо по настоящим Правилам);

С — наружный осмотр;

Р — проверка в действии механизмов, оборудования и устройств, их наружный осмотр;

Е — проверка наличия необходимой документации, а также действующих документов и/или клейм о поверке или калибровке контрольно-измерительных приборов, если они подлежат таковой.

Таблица 2.1.1

| № п/п | Объект освидетельствования | Вид освидетельствования | |
|---|---|---|---|
| | | Промежуточное | Первоначальное/ Очередное |
| **1** | **Корпус** | | |
| **1.1** | Подводная часть корпуса (с наружной стороны) | | |
| **1.1.1** | Форштевень, ахтерштевень, киль, кронштейны гребных валов | | С |
| **1.1.2** | Наружная обшивка | | С |
| **1.1.3** | Кингстонные ящики, шахты лагов, эхолотов, выдвижных и поворотно-выдвижных устройств | | С |
| **1.2** | Надводная часть корпуса (с наружной стороны) | | |
| **1.2.1** | Форштевень, ахтерштевень | С | О |
| **1.2.2** | Наружная обшивка | С | О |
| **1.2.3** | Настил верхней палубы | С | О |
| **1.2.4** | Надстройки, рубки (обшивка, палубы, переборки) | С | О |
| **1.2.5** | Комингсы люков, тамбуров и вентиляторов | С | О |
| **1.2.6** | Фальшборт и штормовые портики, леерные ограждения | С | О |
| **1.2.7** | Фундаменты лебедок, брашпилей и шпилей, винтовых стопоров, кнехтов, киповых планок и битенгов | С | О |
| **1.2.8** | Грузовая марка и марка углубления | С | С |
| **1.3** | Помещения внутри корпуса | | |
| **1.3.1** | Сухие отсеки, цепные ящики, коффердамы | | О |
| **1.3.2** | Танки: | | |
| | **.1** танки пресной воды, балластные танки и сборные танки сточных вод | С | О |
| | **.2** танки топливные и масляные | | О |
| **1.3.3** | Машинные помещения (включая фундаменты главных и вспомогательных механизмов) | С | О |
| **1.3.4** | Прочие помещения корпуса, надстроек и рубок | | О |

| № п/п | Объект освидетельствования | Вид освидетельствования | |
|---|---|---|---|
| | | Промежуточное | Первоначальное/ Очередное |
| **1.3.5** | Автоматические головки воздушных труб | С | О |
| **2** | **Устройства, оборудование и снабжение** | | |
| **2.1** | Закрытия | | |
| **2.1.1** | Закрытия люков и горловин открытых участков палуб и внутри надстроек, наружные двери надстроек и рубок, окна-иллюминаторы, закрытия вентиляционных раструбов и отверстий | С | С |
| **2.2** | Рулевое устройство | СР | СОР |
| **2.3** | Якорное устройство | | |
| **2.3.1** | Клюзы | С | С |
| **2.3.2** | Якоря, цепи и тросы | С | С |
| **2.3.3** | Стопоры и устройства для отдачи цепи | С | ОР |
| **2.4** | Швартовное устройство | | |
| **2.4.1** | Кнехты, клюзы, киповые планки, тросы и другое оборудование | С | С |
| **2.5** | Буксирное устройство | | |
| **2.5.1** | Кнехты, битенги, клюзы и тросы | С | С |
| **2.6** | Мачты | С | С |
| **2.7** | Ремонтный комплект | С | С |
| **3** | **Противопожарная защита** | | |
| **3.1** | Конструктивная защита | | |
| **3.1.1** | Двери противопожарные | СР | СР |
| **3.2** | Стационарные системы пожаротушения | | |
| **3.2.1** | Водопожарная, спринклерная, водораспыления, водяного орошения | Р | ОР |
| **3.2.2** | Система пенотушения | Р | ОР |
| **3.2.3** | Система углекислотного тушения, система аэрозольного тушения | Р | ОР |
| **3.3** | Противопожарное снабжение, запасные части и инструмент | ЕС | ЕСР |
| **3.4** | Контрольно-измерительные приборы | С | С |
| **4** | **Механическая установка** | | |
| **4.1** | Двигатели внутреннего сгорания: | | |
| **4.1.1** | Главный двигатель внутреннего сгорания | С | Р |
| **4.1.2** | Вспомогательные двигатели внутреннего сгорания | С | Р |
| **4.2** | Валопровод, движитель, дейдвудное устройство и средства активного управления судном (САУС) | С | Р |
| **4.2.2** | Гребной винт | С | СР |
| **4.2.3** | Главные САУС (движительно-рулевые колонки, водометные движители) | | СР |
| **4.3** | Вспомогательные механизмы | | |
| **4.3.1** | Насосы | С | Р |
| **4.3.2** | Компрессоры | С | Р |
| **4.3.3** | Вентиляторы взрывоопасных помещений | Р | Р |
| **4.3.4** | Рулевая машина | Р | Р |
| **4.3.5** | Якорные механизмы | Р | ОР |
| **4.3.6** | Швартовные механизмы | Р | ОР |
| **4.3.7** | Запасные части | С | С |
| **4.4** | Забортный подвесной мотор | СР | СР |
| **5** | **Системы и трубопроводы** | | |
| **5.1** | Осушительная, балластная и креновая системы, дистанционные приводы: | Р | ОР |
| | **.1** шпигаты, пересекающие борта, палубы, переборки и платформы, грязевые коробки, компенсаторы | | О |

| № п/п | Объект освидетельствования | Вид освидетельствования | |
|---|---|---|---|
| | | Промежуточное | Первоначальное/ Очередное |
| **5.2** | Воздушные, переливные и измерительные трубопроводы, устройства продувки, дегазации и вентиляции танков | С | О |
| **5.3** | Система вентиляции: | | |
| | **.1** вентиляционные каналы, пересекающие водонепроницаемые и противопожарные перекрытия, их заслонки | Р | ОР |
| **5.4** | Топливная система жидкого топлива, компенсаторы, гибкие соединения и огнезащитные покрытия | Р | ОР |
| **5.5** | Система смазочного масла и гидравлики | Р | ОР |
| **5.6** | Система водяного охлаждения | Р | ОР |
| **5.7** | Система сжатого воздуха | Р | ОР |
| **5.8** | Система гидравлического привода | Р | ОР |
| **5.9** | Арматура донная и бортовая | СР | ОР |
| **5.10** | Сточные трубы | С | О |
| **5.11** | Контрольно-измерительные приборы | Е | Е |
| **6** | **Электрооборудование** | | |
| **6.1** | Гребные электрические установки: | | |
| | **.1** главные генераторы, возбудительные агрегаты | Р | ОР |
| | **.2** распределительные устройства | Р | ОР |
| | **.3** пульты управления и контроля | Р | ОР |
| **6.2** | Основные и аварийные источники электрической энергии: | | |
| | **.1** генераторы | Р | ОР |
| | **.2** аккумуляторы | Р | ОР |
| **6.3** | Устройства преобразования электрической энергии, предназначенные для питания потребителей ответственного назначения | Р | ОР |
| **6.4** | Распределительные устройства: | | |
| | **.1** главный и аварийный распределительные щиты | Р | ОР |
| | **.2** распределительные щиты сигнально-отличительных фонарей | Р | ОР |
| | **.3** распределительные щиты | Р | ОР |
| | **.4** щиты и пульты контроля, управления и сигнализации | Р | ОР |
| **6.5** | Кабельная сеть: | | |
| | **.1** кабели и провода | С | О |
| | **.2** защита кабелей (дополнительная), проход кабелей через водонепроницаемые и противопожарные переборки и палубы | С | О |
| **6.6** | Электроприводы устройств и механизмов ответственного назначения, а также их контрольная, защитная, пусковая и регулировочная аппаратура: | | |
| | **.1** насосов, компрессоров, якорных устройств, вентиляторов | Р | ОР |
| | **.2** рулевых устройств, авторулевой | Р | ОР |
| | **.3** швартовых механизмов | Р | ОР |
| **6.7** | Освещение: | | |
| | **.1** помещений и пространств, важных для обеспечения безопасности и движения судна, обитаемости | С | ОР |
| | **.2** остальных помещений | | ОР |
| | **.3** аварийное | Р | ОР |
| | **.4** сигнально-отличительные и сигнально-проблесковые фонари | Р | ОР |

| № п/п | Объект освидетельствования | Вид освидетельствования | |
|---|---|---|---|
| | | Промежуточное | Первоначальное/ Очередное |
| **6.8** | Электрические нагревательные и отопительные устройства и приборы: | | |
| | **.1** стационарные отопительные и нагревательные приборы | P | P |
| **6.9** | Оборудование электрическое и кабели во взрывоопасных помещениях и пространствах | C | C |
| **6.10** | Устройства сигнализации и внутренней связи | P | OP |
| **6.11** | Защитные устройства: | | |
| | **.1** молниеотводное устройство | C | C |
| | **.2** защитные заземления | C | C |
| **7** | **Оборудование автоматизации** | | |
| **7.1** | Системы комплексной автоматизации (судов, механических установок) | P | OP |
| **7.2** | Системы централизованного контроля | P | OP |
| **7.3** | Системы автоматизации (системы дистанционного управления (ДУ) и дистанционного автоматизированного управления (ДАУ) главными механизмами): | P | OP |
| | **.1** главными двигателями | P | OP |
| | **.2** электростанцией (с системами синхронизации и распределения нагрузки энергии) | P | OP |
| | **.3** дизель-генераторами | P | OP |
| | **.4** компрессорами | P | OP |
| | **.5** сепараторами, фильтрами | P | OP |
| **7.4** | Системы автоматизации общесудовых систем: | | |
| | **.1** балластной | P | OP |
| | **.2** осушительной | P | OP |
| | **.3** топливоперекачивающей | P | OP |
| | **.4** пожаротушения | P | OP |
| | **.5** вентиляции общесудовой | P | OP |
| **7.5** | Устройства автоматизации: | | |
| | **.1** регуляторы уровня, давления, температуры, вязкости и др. | P | OP |
| | **.2** датчики и сигнализаторы уровня, давления (перепада давления), температуры, потока, солености, вибрации и др. | P | OP |
| | **.3** пульты и щиты управления, контроля и сигнализации | P | OP |
| | **.4** приборы дистанционные контрольно-измерительные | E | E |
| **8** | **Спасательные средства и устройства** | | |
| **8.1** | Спасательные плоты со спусковыми устройствами и устройствами разобщения; спасательные круги, спасательные жилеты, гидротермокостюмы, теплозащитные средства | EC | EC |
| **8.2** | Линеметательные устройства | C | C |
| **8.3** | Страховочный пояс | C | C |
| **9** | **Сигнальные средства** | | |
| **9.1** | Сигнальные фигуры и пиротехнические средства | C | C |
| **9.2** | Звуковые сигнальные средства | P | P |
| **9.3** | Сигнально-отличительные фонари | P | OP |
| **10** | **Радиооборудование (см. приложение 3)** | | |
| **10.1** | Спутниковый аварийный радиобуй (АРБ) | EP | EP |
| **10.2** | УКВ-радиостанция | P | OP |
| **10.3** | ПВ-радиоустановка, ПВ/КВ-радиоустановка | P | OP |
| **10.4** | Приемник службы НАВТЕКС | P | OP |

| № п/п | Объект освидетельствования | Вид освидетельствования | |
|---|---|---|---|
| | | Промежуточное | Первоначальное/ Очередное |
| **10.5** | Радиолокационный ответчик и передатчик АИС | Р | Р |
| **10.6** | Средство оперативной связи с берегом | Р | Р |
| **11** | **Навигационное оборудование** | | |
| **11.1** | Приемоиндикатор глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) ГЛОНАСС | Р | Р |
| **11.2** | Радиолокационная станция, радиолокационный отражатель, барометр, бинокль призматический, компас магнитный | Р | Р |
| **11.3** | Эхолот, лаг | Р | ОР |

## 2.2 ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

**2.2.1 Общие указания.**

**2.2.1.1** Промежуточное освидетельствование МС проводится в течение третьего года после проведения очередного освидетельствования или первоначального освидетельствования.

**2.2.1.2** До начала освидетельствования инспектору РС следует убедиться в том, что судовладелец подготовил МС к освидетельствованию и обеспечил необходимые условия для качественного и безопасного проведения освидетельствований и испытаний объектов технического наблюдения МС (см. разд. 4 части I «Общие положения»).

**2.2.2 Корпус.**

**2.2.2.1** При освидетельствовании осматриваются:

открытые палубы, надводная часть наружной обшивки;

балластные танки;

надстройки, рубки;

комингсы грузовых и сходных люков, тамбуров, вентиляторов и воздушных труб;

люковые закрытия на палубах надводного борта и надстроек, включая грузовые;

кожухи дымовых труб;

световые люки, палубные, бортовые и глухие иллюминаторы, сходные трапы;

закрытия отверстий во внешнем контуре;

палубные и переборочные стаканы в водонепроницаемых конструкциях;

шпигаты и другие спускные отверстия;

переходные мостики и подпалубные проходы;

леерные ограждения и фальшборты;

средства обеспечения водонепроницаемости люковых крышек и других закрытий отверстий во внешнем контуре;

конструкция помещений главных и вспомогательных механизмов, холодильных машин;

туннели валопроводов.

**2.2.2.2** Корпусные конструкции из стали и легких сплавов должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

сквозной коррозии, пробоин;

трещин в сварных швах, выпавших или ослабевших заклепок и болтовых соединений обшивки;

повреждений лакокрасочного покрытия и оксидной пленки, влекущих за собой скоротечную разрушительную коррозию корпусных конструкций из легких сплавов;

появления трещин в обшивке и наборе;

межкристаллитной и пленочной коррозии, которые характеризуются характерным серым налетом, глубокими язвинами, вспучиванием и расслоением металла;

повреждения изолирующего материала в местах соединения с другими металлами.

**2.2.2.3** Корпусные конструкции из полимерных композиционных материалов должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

расслоения обшивки и ослабления соединений, нарушающих непроницаемость;

отслоения приформовок от обшивки и элементов набора;

появления трещин по обшивке и набору;

изменений фактических геометрических параметров корпуса (длина, ширина, высота борта, прямолинейность киля) по сравнению со спецификационными;

других дефектов, отрицательно влияющих на непроницаемость внешнего контура и прочность конструкции корпуса.

**2.2.2.4** Корпусные конструкции из дерева должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

червоточин в наружной обшивке;

механического износа и гнили досок и продольных связей на глубину, при которой уменьшается держащая сила металлических креплений или ослабляются пазы и стыки наружной обшивки или настила палубы с нарушением конопатки и появлением водотечности;

местной гнили в поперечном наборе и штевнях, связанной с поражением древесины на глубину более 1/3 толщины бруса;

гнили во флортимберсах и футоксах на глубину более 1/4 толщины бруса на отдельных участках при общем количестве пораженных гнилью связей более 20 % числа связей в районе между прочными переборками;

гнили при сплошном поражении на глубину более 1/5 толщины футоксов или флортимберсов в пяти и более подряд стоящих связях;

связей со значительным механическим повреждением в виде изломов, задиров, трещин и скалываний, приводящих к нарушению прочности или непроницаемости;

износа головок металлического крепежа более 1/3 их высоты и уменьшение диаметра болтов и гвоздей более 1/10 первоначальной величины;

расклеивания клееных деталей обшивки и набора;

видимых повреждений корпусов, изготовленных из бакелизированной фанеры (короблений, надрезов, истираний, следов ремонта, находящихся ниже ватерлинии), которые могут повлечь за собой водотечность.

**2.2.2.5** Корпусные конструкции надувных МС должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

дефектов на полностью накачанном МС по линии проклейки днища;

сквозных трещин в ткани ПВХ;

отслаивания заделочных лент или отклеивание деталей корпуса;

горизонтального перекоса бортов надувного МС более 45°;

трещин и разрывов на рымах леерного ограждения.

Надувные МС должны быть разделены не менее чем на две секции плавучести. Надувные МС должны сохранять положительную плавучесть при полной загрузке в случае повреждения любой одной секции.

**2.2.3 Рулевое устройство.**

**2.2.3.1** Критерии оценки при определении технического состояния рулевого устройства:

возможность перекладки руля с борта на борт в пределах не менее 35°, для подвесного лодочного мотора этот угол должен быть не менее 30°;

отсутствие заеданий при вращении штурвала;

наличие информации о положении руля относительно диаметральной плоскости при помощи установленного указателя на месте рулевого;

отсутствие разрывов каболок в штуртросе;

отсутствие повреждений пера руля и деталей рулевого привода;

наличие аварийного средства управления судном на малой скорости.

**2.2.4 Якорное устройство.**

**2.2.4.1** Якорное устройство осматривается и проверяется в действии путем отдачи или приспускания якорей и их подъема.

**2.2.4.2** Подлежат наружному осмотру якоря, клюзы, вертлюги, стопоры, тросы, цепи.

**2.2.4.3** При определении технического состояния якорного устройства следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.5.

**2.2.5 Швартовное устройство.**

**2.2.5.1** Подлежат наружному осмотру кнехты, клюзы, вьюшки, киповые планки, тросы. Швартовные лебедки проверяются в действии.

**2.2.5.2** При определении технического состояния швартовного устройства следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.6.

**2.2.6 Буксирное устройство.**

**2.2.6.1** Осматриваются и проверяются в действии буксирное устройство, а также буксирные лебедки с оборудованием. Буксирные гаки подлежат тщательному осмотру.

**2.2.6.2** При определении технического состояния буксирного устройства следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.7.

**2.2.7 Противопожарная защита.**

**2.2.7.1** Осматриваются противопожарные переборки, палубы и закрытия отверстий в них, двери противопожарные, закрытия наружных отверстий. Системы дистанционного управления противопожарными дверями проверяются в действии.

**2.2.7.2** Осматриваются и проверяются в действии системы пожаротушения в комплекте с входящими в их состав баллонами, танками, резервуарами, устройствами, оборудованием и снабжением. Трубопроводы систем углекислотного тушения, тушения хладонами, пенотушения проверяются на проходимость воздухом. Аэрозольные системы пожаротушения проверяются путем визуального контроля исправности по индикации на блоке управления системой (БУС) и надежности крепления оборудования и кабельных трасс системы. Проверка систем пожаротушения на работоспособность совмещается с проверкой обслуживающих их насосов, компрессоров, вентиляторов, аппаратов и сосудов под давлением, а также входящих в их состав систем, соединительных устройств, приводов дистанционного управления, систем и устройств автоматизации, контрольных устройств. Проверяются в действии световые и звуковые сигналы сигнализации предупреждения о пуске системы пожаротушения. Проводится освидетельствование всех резервуаров хранения огнетушащих веществ, проверка комплектности и наружный осмотр противопожарного снабжения, запасных частей и инструмента.

**2.2.7.3** При освидетельствовании систем объемного пожаротушения проверяется наличие необходимого количества огнетушащего вещества, клеймение баллонов и резервуаров компетентными организациями, а также наличие документов признанной лаборатории или компетентной организации, подтверждающих пригодность огнетушащего вещества к использованию.

**2.2.7.4** При освидетельствовании систем пожаротушения проверяют в действии систему пожарной сигнализации.

**2.2.8 Механическая установка.**

**2.2.8.1** Механическая установка с обслуживающими ее механизмами, системами, электрооборудованием, устройствами, оборудованием автоматизации, сигнализации и контроля проверяется в отношении изменений в составе объектов технического наблюдения, их конструкции, расположения и установки на МС, оборудования машинных помещений, а также их технического состояния.

**2.2.8.2** Осматриваются и проверяются в действии главные и вспомогательные механизмы, аварийные источники энергии с обслуживающими их системами.

**2.2.8.3** При проверке в действии главных и вспомогательных механизмов проверяется готовность к действию, исправность маневровых и пусковых устройств, устройств дистанционного управления, регулирования и защиты, навешенных и приводных механизмов, а также передач и муфт.

**2.2.8.4** Осматриваются и проверяются в действии дизель-генераторы, насосы, эжекторы, сепараторы, компрессоры и вентиляторы.

**2.2.8.5** Проверяются в действии регуляторы частоты вращения и предельные выключатели (только у главных механизмов, приводящих в действие главные генераторы, работающих на винт через разобщительное устройство или винты регулируемого шага (ВРШ)).

**2.2.8.6** Осматриваются и проверяются в действии системы и арматура, включая дистанционно управляемую арматуру и донно-бортовую арматуру.

**2.2.8.7** Теплообменные аппараты, воздухохранители и другие сосуды под давлением, фильтры, а также их предохранительные устройства должны быть осмотрены и проверены совместно с проверкой систем.

**2.2.8.8** Осматриваются и проверяются в действии системы связи, устройства звуковой и световой сигнализации.

**2.2.8.9** При промежуточных освидетельствованиях проверяются в действии: клапан аварийного осушения машинного отделения (при наличии); системы управления главными, вспомогательными и аварийными рулевыми приводами.

**2.2.8.10** При определении технического состояния механической установки следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.9.

**2.2.9 Электрическое оборудование.**

**2.2.9.1** Осматриваются и проверяются в действии:

источники электрической энергии;

гребные электрические установки и их элементы;

распределительные устройства;

электрические приводы механизмов;

освещение;

внутренняя связь и сигнализация;

кабельная сеть;

электрический привод рулевого устройства;

силовые трансформаторы;

преобразователи электрической энергии;

другое электрическое оборудование, не перечисленное выше, по требованию Регистра.

**2.2.9.2** Осматриваются и проверяются в действии распределительные устройства: распределительные щиты главные, аварийные, секционные, групповые, сигнально-отличительных фонарей, щиты и пульты контроля, управления и сигнализации.

**2.2.9.3** Осматриваются и проверяются в действии электроприводы устройств и механизмов, а также их контрольная, защитная, пусковая и регулировочная аппаратура.

**2.2.9.4** Осматриваются и проверяются в действии установленные на штатные места комплект сигнально-отличительных фонарей, а также сигнально-проблесковые фонари. Запасные сигнально-отличительные фонари, устанавливаемые на штатные места взамен основных фонарей, подлежат осмотру.

**2.2.9.5** При определении технического состояния электрического оборудования следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.11.

**2.2.10 Общесудовые системы и трубопроводы.**

**2.2.10.1** Осматриваются и проверяются в действии осушительная система, система вентиляции, системы воздушных, переливных и измерительных трубопроводов, топливная система и система охлаждения совместно с арматурой и механизмами, а также с системами дистанционного управления, контроля, защиты и сигнализации.

**2.2.10.2** При освидетельствовании воздушных, переливных и измерительных труб, должно быть проверено наличие и состояние запорных клапанов воздушных труб кингстонных ящиков, смотровых стекол на переливных трубах, самозакрывающихся кранов коротких измерительных труб в машинном отделении и самозакрывающихся пробных кранов под ними, указателей уровня.

**2.2.11 Парусное вооружение.**

**2.2.11.1** Осматривается и проверяется в действии парусное вооружение МС.

**2.2.11.2** При определении технического состояния парусного вооружения следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.13.

## 2.3 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

**2.3.1 Общие указания.**

**2.3.1.1** Очередное освидетельствование, включающее освидетельствование подводной части в доке, на слипе или на берегу, проводится через интервалы, не превышающие 5 лет.

Допускается освидетельствование подводной части МС на плаву с применением средств подводного телевидения в соответствии с разд. 9 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

**2.3.1.2** При проведении очередного освидетельствования судовладелец должен представить техническую документацию (см. 3.1 части I «Общие положения»), а также судовую документацию (документы компетентных органов надзора, сертификаты изготовителя и т.п.). Если судовладелец не может представить техническую документацию в полном объеме, им должны быть приняты меры для обеспечения требуемой документации с проведением, при необходимости, расчетов и испытаний.

**2.3.1.3** Объем освидетельствования МС при очередном освидетельствовании состоит из объема промежуточного освидетельствования МС и объема дополнительных освидетельствований, изложенных в указанных ниже положениях 2.3.

**2.3.1.4** До начала освидетельствования инспектору РС следует убедиться в том, что судовладелец подготовил МС к освидетельствованию и обеспечил необходимые условия для качественного и безопасного проведения освидетельствований и испытаний объектов технического наблюдения МС (см. разд. 4 части I «Общие положения»).

**2.3.2 Корпус.**

**2.3.2.1** Очередное освидетельствование корпуса МС должно включать, в дополнение к требованиям для промежуточных освидетельствований, осмотры, испытания и проверки в объеме, достаточном для подтверждения того, что корпус находится в удовлетворительном состоянии и соответствуют предназначенным целям на новый пятилетний период при условии надлежащего технического обслуживания и эксплуатации.

**2.3.3 Закрытие отверстий в корпусе, надстройках и рубках.**

**2.3.3.1** Обобщенный объем проверок (испытаний) закрытий отверстий в корпусе, надстройках и рубках при освидетельствовании МС приведен в табл. 2.1.1.

**2.3.3.2** При освидетельствовании осматриваются и проверяются (испытываются) на непроницаемость закрытия люков и горловин на открытых участках палубы надводного борта и закрытых надстроек, а также внутри надстроек, не являющихся закрытыми; закрытия носовых, бортовых и кормовых отверстий в корпусе; сходные, световые и вентиляционные люки; иллюминаторы; крышки комингсов вентиляционных труб на палубах надводного борта, надстроек и рубок.

**2.3.3.3** Освидетельствование люковых закрытий и комингсов.

Люковые закрытия и комингсы должны быть освидетельствованы следующим образом:

должно быть проведено освидетельствование обшивки люковых крышек и обшивки комингсов;

должна быть проверена надлежащая работа всех люковых закрытий с механическим приводом, включая:

укладку и крепление в открытом состоянии;

надлежащую пригонку и эффективную герметизацию в закрытом состоянии;

проверку в действии гидравлических силовых компонентов, тросов, цепей, натяжных устройств;

должна быть проверена надежность средств герметизации всех люковых закрытий поливом струей воды или эквивалентным методом.

**2.3.4 Рулевое устройство.**

**2.3.4.1** Должны быть осмотрены видимые части рулевого устройства, включая перо руля, насадки (в том числе неповоротные), штыри и петли, баллер, элементы крепления пера руля или поворотной насадки с баллером, а также элементы корпуса, относящиеся к рулевому устройству.

Должны быть тщательно осмотрены сварные швы в местах крепления неповоротных насадок и гельмпортовых труб к корпусу МС.

Рулевое устройство должно быть проверено на полноту, легкость и плавность перекладки пера руля и/или поворотной насадки с борта на борт.

**2.3.4.2** При освидетельствовании МС рулевое устройство проверяется в действии при работе главного и вспомогательного рулевых приводов, а также и аварийного привода. Ограничители поворота руля и поворотной насадки подлежат наружному осмотру.

Детали соединения подвесных рулей с баллером подлежат тщательному осмотру при каждом очередном освидетельствовании рулевого устройства в доке, на слипе или берегу.

При всех видах проверки рулевого устройства на ходу руль или поворотная насадка должны быть полностью погружены в воду.

**2.3.4.3** Критерии оценки при определении технического состояния рулевого устройства:

возможность перекладки руля с борта на борт в пределах не менее 35°, для подвесного лодочного мотора этот угол должен быть не менее 30°;

отсутствие заеданий при вращении штурвала;

наличие информации о положении руля относительно диаметральной плоскости при помощи установленного указателя на месте рулевого;

отсутствие разрывов каболок в штуртросе;

отсутствие повреждений пера руля и деталей рулевого привода;

наличие аварийного средства управления судном на малой скорости.

**2.3.5 Якорное устройство.**

**2.3.5.1** Обобщенный объем проверок (испытаний) якорного устройства при очередном освидетельствовании МС приведен в табл. 2.1.1.

**2.3.5.2** Якоря и клюзы, цепи и тросы, стопоры и устройства для отдачи коренного конца якорной цепи (если предусмотрен) детально осматриваются. Средства осушения цепных ящиков проверяются в действии. Якорные цепи и тросы должны быть выкатаны из цепного ящика (при наличии), очищены и разложены для осмотра; якоря также должны быть очищены и уложены для осмотра. Должна быть проверена комплектация якорей и якорных цепей согласно документации изготовителя (при наличии).

**2.3.5.3** При освидетельствовании МС якорное устройство подлежит проверке в действии (при наличии механизма для подъема якоря). При этом проверяется работа стопоров и устройства для отдачи коренного конца якорной цепи.

**2.3.5.4** Основанием для оценки технического состояния якорного устройства как не соответствующего требованиям настоящих Правил является следующее:

уменьшение массы якоря вследствие коррозионного износа более чем на 20 %;

износ звеньев якорной цепи более 12 % от первоначального диаметра;

число обрывов проволок стального якорного троса более 10 % от их общего количества в любом месте на его длине, равной восьми диаметрам, а также при чрезмерной деформации троса;

тросы из полимерных материалов с разорванными каболками, значительным износом и деформацией.

**2.3.5.5** Критерии оценки при определении технического состояния якорного устройства применяются в соответствии с требованиями ГОСТ 19105-79, ГОСТ Р 51722-2001.

**2.3.6 Швартовное устройство.**

**2.3.6.1** При очередном освидетельствовании МС механизмы, системы, электрическое оборудование в составе швартовного устройства тщательно осматриваются и проверяются в действии.

**2.3.6.2** Кнехты, клюзы, киповые планки, тросы и другое оборудование при освидетельствованиях подлежат наружному осмотру.

**2.3.6.3** При определении технического состояния швартовного устройства необходимо руководствоваться следующим:

стальной швартовый трос подлежит замене, если в любом месте на его длине, равной восьми диаметрам, число обрывов проволок составляет 1/10 и более общего числа проволок, либо если в результате поверхностного изнашивания или коррозии диаметр проволок уменьшился на 40 % и более от первоначального, а также при чрезмерной деформации троса;

тросы растительные и синтетические подлежат замене при разрыве каболок, прелости, значительном износе или деформации;

ролики киповых планок, направляющие роульсы, кнехты, клюзы и швартовные барабаны не должны иметь чрезмерного износа, задиров или других повреждений.

**2.3.6.4** Критерии оценки при определении технического состояния швартовного устройства применяются в соответствии с требованиями ГОСТ 19105-79, ГОСТ Р 51722-2001.

**2.3.7 Буксирное устройство.**

**2.3.7.1** Обобщенный объем проверок буксирного устройства при очередном освидетельствовании МС приведен в табл. 2.1.1.

**2.3.7.2** При освидетельствовании механизмы, системы и электрическое оборудование в составе буксирного устройства тщательно осматриваются и проверяются в действии.

**2.3.7.3** Буксирные гаки в комплекте с их дистанционным управлением и устройством для защиты от перегрузки, буксирные дуги, арки, тросовые стопоры, кнехты, битенги, клюзы и тросы тщательно осматриваются.

Дистанционное управление буксирного гака проверяется в действии.

**2.3.7.4** При определении технического состояния буксирного устройства необходимо руководствоваться следующим:

стальной буксирный трос подлежит замене, если в любом месте на его длине, равной восьми диаметрам, число обрывов проволок составляет 1/10 и более общего числа проволок, а также при чрезмерной деформации троса;

растительный трос подлежит замене при разрыве каболок, прелости, значительном износе или деформации;

гаки, кнехты, битенги и клюзы не должны иметь чрезмерного износа, задиров или других повреждений.

**2.3.8 Противопожарная защита.**

**2.3.8.1** Очередное освидетельствование противопожарной защиты МС в дополнение к требованиям для промежуточных освидетельствований включает нижеследующее.

**2.3.8.2** После ремонта и установки на МС новых объектов противопожарного оборудования проводятся испытания, предписанные при их изготовлении и установке на МС. После ремонта систем пожаротушения проводятся гидравлические испытания отремонтированных объектов (трубопроводов и арматуры баллонов, резервуаров или танков), а для систем аэрозольного тушения проводятся испытания путем имитации запуска системы при отключенных генераторах огнетушащего аэрозоля.

**2.3.8.3** При освидетельствовании проверяется сохранение соответствия требованиям настоящих Правил в отношении состава объектов противопожарного оборудования, их комплектности, конструкции, расположения и установки, а также регламентированных характеристик.

**2.3.9 Механическая установка.**

**2.3.9.1** Главные двигатели, валопроводы с обслуживающими их вспомогательными механизмами и системами должны быть испытаны в присутствии инспектора РС на швартовных и ходовых испытаниях с целью проверки и подтверждения характеристик, регламентированных изготовителем.

Испытания должны подтвердить удовлетворительное функционирование оборудования или системы при нормальных условиях эксплуатации для переднего и заднего хода.

**2.3.9.2** Определение технического состояния объектов механической установки осуществляется по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных в ходе эксплуатации износах, повреждениях, неисправностях, проведенных ремонтах и заменах, отраженных в судовой документации (формулярах технического состояния, судовых актах, машинных журналах и т.п.).

**2.3.9.3** Нормы допустимых износов механизмов, узлов и деталей определяются по данным, содержащимся в инструкциях и формулярах изготовителей.

**2.3.9.4** Если при освидетельствовании объектов механической установки обнаружены износы, повреждения или неисправности, превышающие допустимые или представляющие опасность для плавания МС, объекты признаются не соответствующими требованиям РС до устранения дефектов.

**2.3.9.5** Критерии оценки при определении технического состояния механической установки:

надежная работа реверсивного устройства (легкость хода рукоятки включения реверса — четкая фиксация положений «вперед», «назад», «нейтрально», исключение самопроизвольного переключения реверса);

отсутствие вибрации двигателя, подвесного лодочного мотора, превышающей допустимые эксплуатационной документацией значения;

отсутствие подтеков топлива и масла;

надежная работа системы дистанционного управления двигателем.

**2.3.10 Валопровод, движитель, дейдвудное устройство и САУС.**

**2.3.10.1** Обобщенный объем и периодичность освидетельствований и испытаний приведены в табл. 2.1.1.

**2.3.10.2** Валопровод и гребной винт не соответствуют требованиям РС, если при проверке в действии установлены: повышенная вибрация, стуки, повышенный нагрев подшипников, неисправности в работе системы смазки и механизма изменения шага винта. Причина появления указанных неисправностей должна быть выявлена и дефекты устранены.

**2.3.11 Электрическое оборудование.**

**2.3.11.1** Обобщенный объем и периодичность освидетельствований и испытаний приведены в табл. 2.1.1.

**2.3.11.2** Очередное освидетельствование электрооборудования МС в дополнение к требованиям для промежуточных освидетельствований включает следующие критерии по оценке технического состояния:

надежное крепление аккумуляторов и защита их от проникновения воды;

наличие естественной или принудительной вентиляции отсека, в котором размещены аккумуляторы;

водозащищенное исполнение сигнально-отличительных фонарей, светильников, штепсельных разъемов и выключателей, расположенных вне корпуса МС;

надежное крепление и целостность кабелей;

проверяется сопротивление изоляции кабелей.

**2.3.12 Общесудовые системы и трубопроводы.**

**2.3.12.1** Осматриваются и проверяются в действии осушительная система, система вентиляции, системы воздушных, переливных и измерительных трубопроводов, топливная система и система охлаждения совместно с арматурой и механизмами, а также с системами дистанционного управления, контроля, защиты и сигнализации.

**2.3.12.2** При освидетельствовании воздушных, переливных и измерительных труб, должно быть проверено наличие и состояние запорных клапанов воздушных труб кингстонных ящиков, смотровых стекол на переливных трубах, самозакрывающихся кранов коротких измерительных труб в машинном отделении и самозакрывающихся пробных кранов под ними, указателей уровня.

**2.3.13 Парусное вооружение.**

**2.3.13.1** Осматривается и проверяется в действии парусное вооружение МС.

**2.3.13.2** Критерии оценки технического состояния парусов (применимо только для МС, у которых паруса являются критическим оборудованием, т.е. влияющим на безопасность мореплавания. Такими МС могут быть парусные суда без механических средств движения, либо парусно-моторные суда, у которых энергетическая установка позволяет маневрировать в порту, однако которой недостаточно для совершения самостоятельного рейса в установленном районе плавания без использования парусного вооружения):

разрыв ликтроса (трос для обшивки кромок (шкаторин) парусов);

разрыв шва паруса более чем на 10 % от общей длины шва;

разрыв материи паруса более чем на 0,1 % от общей площади паруса;

отрыв или существенная изношенность люверса (отверстие в парусе, обметанное ниткой или усиленное металлическим кольцом, которое служит для продевания в него частей стоячего или бегучего такелажа) или кренгельса (крепления снасти бегучего такелажа к парусу на одном из углов паруса);

письменное заключение судовой комиссии о непригодности паруса для дальнейшей эксплуатации.

**2.3.13.3** Критерии оценки технического состояния мачт и стоячего такелажа:

средний износ листов стальных мачт должен быть не более 20 % построечной толщины;

деревянные мачты подлежат замене при поражении гнилью на 10 % и более площади поперечного сечения;

напряженные детали со средним износом 10 % и более построечной толщины или диаметра не допускаются к эксплуатации;

стальной трос подлежит замене, если в любом месте на его длине, равной восьми диаметрам, число обрывов проволок составляет 10 % и более общего числа проволок, а также при чрезмерной деформации троса.

**2.3.13.4** Критерии оценки технического состояния бегучего такелажа:

тросы растительные и синтетические подлежат замене при разрыве каболок, прелости, значительной деформации, значительном износе троса или оплетки синтетического троса и разрыве сердцевины синтетического троса при целой оплетке;

стальной трос не должен применяться, если:

в любом месте на его длине, равной десяти диаметрам, число обрывов проволоки составляет 5 % и более общего числа проволок в тросе;

появляются тенденции к выдвижению из троса проволок или целых прядей;

прядь оборвана;

имеются признаки чрезмерного износа в виде плоских поверхностей проволок;

имеются признаки коррозии, особенно внутренней;

оборванные проволоки обнаруживаются только в одной пряди, или сосредоточены на участке длиной менее десяти диаметров, или обнаруживаются

в пробивке прядей места сращивания троса;

имеется более одной оборванной проволоки, непосредственно прилегающей к прессуемому зажиму (втулке) или концевому соединению;

диаметр троса составляет менее 90 % от первоначальной величины.

## 3 ВНЕОЧЕРЕДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

**3.1** Внеочередное освидетельствование МС проводится по заявке судовладельца в следующих случаях:

после аварийного случая;

после ремонта или модернизации МС, связанных с изменением его конструкции и/или оборудования;

после выполнения требований, выставленных при проведении периодических освидетельствований;

перед перегоном МС. Перегон осуществляется на буксире, без людей на борту в соответствии с положениями разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации;

по предписанию органов государственного надзора;

в связи с внесением (изменением) постоянных ограничений по условиям штатной буксировки в акт по форме 6.3.80. Буксировка осуществляется в соответствии с положениями разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации. Рассмотрение вопросов осуществления штатных буксировок МС находится в компетенции подразделения РС, в регионе деятельности которого планируется буксировка.

**3.2** Проведение внеочередного освидетельствования не изменяет сроков предписанных освидетельствований.

**3.3** Освидетельствование МС, если оно предъявляется после предписанного срока, должно быть проведено в объеме просроченного освидетельствования с сохранением ранее назначенных сроков освидетельствований при просроченном промежуточном освидетельствовании и назначением новых сроков от даты фактического завершения освидетельствования при просроченном очередном освидетельствовании.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 1*

**1 Ремонт корпусных конструкций.**

**1.1** Повреждения корпусных конструкций, которые влияют или, по мнению инспектора РС, могут повлиять на целостность, прочность и водонепроницаемость конструкции МС при воздействии забортной воды, подлежат ремонту.

**1.2** Временный ремонт — ремонт, обеспечивающий действие оформленных Регистром документов на определенный промежуток времени, назначаемый Регистром в каждом конкретном случае с учетом степени ответственности ремонтируемых корпусных конструкций, механизмов, систем, оборудования и устройств маломерного судна и размеров/характера повреждений/отказов.

**1.3** Полный ремонт — ремонт, выполненный для восстановления поврежденной конструкции в соответствии с требованиями настоящих Правил до уровня, при котором отпадает необходимость в выставлении любых требований или условий в отношении отремонтированного объекта и техническом наблюдении за ним до следующего периодического освидетельствования, и дополнительный ремонт не требуется.

**1.4** Установка цементных ящиков/дублеров относится к временному ремонту и не может рассматриваться Регистром как полный ремонт корпуса. Возможность ремонта корпусных конструкций МС путем установки дублеров определяется Регистром в каждом конкретном случае и выполняется по технологии, одобренной Регистром.

**1.5** Дублеры, установленные без согласования с Регистром, допускается не демонтировать при соблюдении следующих условий:

детального освидетельствования инспектором РС установленных дублеров;

испытания конструкций на непроницаемость в районах установки дублеров;

проведения ежегодного мониторинга судовладельцем районов установки дублеров.

При этом ответственность за техническое состояние корпуса МС, а также за поддержание его в исправном состоянии в процессе эксплуатации лежит на судовладельце.

**1.6** В настоящих Правилах даны общие указания о проверках и освидетельствованиях при ремонте. Если их осуществление связано с конкретными нормами, отсутствующими в настоящих Правилах, инспектор РС должен пользоваться рассмотренной технической документацией, включая стандарты, технические условия, технологические инструкции.

**1.7** Заменяющие или подкрепляющие элементы корпуса, участвующие в обеспечении прочности, должны быть из материала категории не ниже построечной, той же или повышенной прочности.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 2*

# ОСТОЙЧИВОСТЬ

**1 Общие положения.**

**1.1** Расчеты должны выполняться общепринятыми в теории судна методами.

**1.2** Остойчивость МС должна быть проверена в соответствии с нижеследующими требованиями:

максимальное плечо диаграммы статической остойчивости должно быть не менее 0,25 м при угле крена не менее 25°;

критерий погоды должен быть не менее 1,0, проверка остойчивости по критерию погоды применяется для МС конструктивных категорий (0 — III);

угол заливания не менее 40°;

угол крена на циркуляции не должен превышать 10°;

угол крена на циркуляции и при скоплении людей у борта не более 12°;

исправленная начальная метацентрическая высота во всех случаях загрузки должна иметь значение не менее 0,5 м.

**1.3 Диаграмма статической остойчивости.**

Диаграммы остойчивости должны быть построены с учетом влияния свободных поверхностей жидкостей.

**1.4 Случаи загрузки.**

**1.4.1** Остойчивость МС должна быть проверена для следующих случаев загрузки:

МС без груза, с полными запасами;

МС без груза, с 10 % запасов;

МС с максимальным количеством груза и людей на борту, с полными запасами;

МС с максимальным количеством груза и людей на борту, с 10 % запасов.

**1.4.2** Если в процессе нормальной эксплуатации МС предусматриваются худшие в смысле остойчивости случаи загрузки по сравнению с перечисленными выше, то для них также должна быть проверена остойчивость.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ 3*

Таблица 1

**Нормы снабжения маломерных судов**

| № п/п | Наименование | МС длиной $L_н \leq 6$ м | МС длиной $6 < L_н \leq 12$ м | МС длиной $L_н > 12$ м | Несамоходное МС |
|---|---|---|---|---|---|
| **1** | Спасательные жилеты | По количеству людей на борту | | | |
| **2** | Плавучее спасательное кольцо с плавучим линем длиной не менее 15 м или спасательный круг с плавучим спасательным линем длиной не менее 15 м | 1 | — | — | — |
| **3** | Спасательные круги с плавучим спасательным линем длиной не менее 15 м | — | 1 | 2 | 1 |
| **4** | Спасательный круг с самозажигающимся огнем | — | 1 | 1 | — |
| **5** | Гребное устройство (весла, весло-гребок или багор-весло) или один якорь с якорь-тросом | 1 | — | — | — |
| **6** | Якорь с якорь-тросом (якорь-цепью) | — | 1[1] | 1[1] | 1[1] |
| **7** | Огнетушитель | 1[2] | 1 — 2[3] | 3 | 1 |
| **8** | Плавучий черпак или ручной насос, снабженный шлангом, длина которого позволяет осуществить откачку воды из трюма за борт | 1 | — | — | 1 |
| **9** | Средства для откачки воды из трюма (для многокорпусных МС должны быть в каждом трюме) | — | 1 | 1 | — |
| **10** | Звуковые сигнальные средства | 1[4] | 1[4] | 1[4] | 1[4] |
| **11** | Водонепроницаемый электрический фонарь | 1 | — | — | 1 |
| **12** | Прожектор | — | 1 | 1 | — |
| **13** | Красные парашютные ракеты или фальшфейер красного огня | 2[5] | 3[5] | 6[5] | — |
| **14** | Коллективное спасательное средство | 1[6] | 1[6] | 1[6] | — |
| **15** | Приемоиндикатор глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС или GPS/ГЛОНАСС | 1[7] | 1[7] | 1[7] | — |
| **16** | Радиооборудование | В соответствии с табл. 2 | | | — |
| **17** | Аптечка первой помощи в водонепроницаемой упаковке | — | 1 | 1 | — |
| **18** | Магнитный компас | 1[6] | 1[6] | 1[6] | — |
| **19** | Сигнально-отличительные фонари | 1[8] | 1[8] | 1[8] | — |
| **20** | Гидротермокостюмы | —[9] | —[9] | —[9] | —[9] |

[1] Согласно ГОСТ Р 51722-2001.

[2] МС длиной $L_н \leq 6$ м оснащается огнетушителем, если на его борту установлен стационарный двигатель с фиксированным топливным баком любого размера или оборудование для приготовления пищи, обогрева и т.п., работающие на сжигаемом топливе.

[3] МС длиной $6 < L_н \leq 12$ м оснащается одним огнетушителем, а также дополнительным огнетушителем, если на его борту установлено оборудование для приготовления пищи, обогрева и т.п., работающее на сжигаемом топливе.

[4] Согласно требованиям правила 33 Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море, 1972 года (МППСС-72) для МС конструктивной категории IV допускается использование электрического звукового сигнала автомобильного типа; для МС длиной $L_н \leq 6$ м конструктивной категории IV допускается замена на свисток спасательного жилета.

[5] Пиротехнические Общие требования безопасности».

[6] Оснащаются МС, предназначенные для плавания в морских районах с удалением от берега более 3 миль.

[7] Обязательному оснащению приемоиндикатором глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС или GPS/ГЛОНАСС подлежат МС, эксплуатация которых осуществляется в морских районах за пределами 20-мильной прибрежной зоны (конструктивная категория 0 — III).

[8] МС, не оборудованные сигнально-отличительными фонарями, соответствующими требованиям МППСС-72, в условиях ограниченной видимости и от захода до восхода солнца к использованию запрещены. МС длиной $L_н > 12$ м должны быть укомплектованы сигнальными флагами и знаками в соответствии с требованиями МППСС-72.

[9] МС рекомендуется снабжать гидротермокостюмами в следующих случаях: предназначенные для эксплуатации в высоких широтах; при низких температурах воды (ниже 12°С); суда конструктивной категории III и выше; в районах, где нельзя рассчитывать на скорую помощь при температуре воды ниже 20°С.сигнальные средства должны соответствовать классу III по классификации ГОСТ Р 51270-99 «Изделия пиротехнические».

Таблица 2

**Перечень радиооборудования маломерных судов**

| Оборудование | Конструктивная категория | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0 | I | II | III | IV | |
| | | | | | > 2,7 миль | ≤ 2,7 миль |
| УКВ-радиостанция (предназначенная для работы на частотах Морской подвижной службы) | + | + | + | + | +[1] | — |
| Средство оперативной связи с берегом | — | — | — | — | — | +[2] |
| ПВ-радиоустановка | — | — | + | +[3] | — | — |
| ПВ/КВ-радиоустановка | + | + | — | — | — | — |
| Радиолокационный ответчик и передатчик АИС | + | + | + | +[3] | — | — |
| Спутниковый аварийный радиобуй (АРБ)[2] | + | + | — | — | — | — |
| Приемник службы НАВТЕКС[2] | + | + | — | — | — | — |

[1] Допускается применение носимой (портативной) УКВ-радиотелефонной станции, имеющей степень защиты от проникновения воды не ниже IPX6 или содержащейся на посту управления МС в водонепроницаемом футляре (контейнере). При отсутствии на МС возможности зарядки аккумуляторных батарей должен быть комплект аккумуляторных батарей общей емкостью, обеспечивающей работу радиостанции в течение всего рейса из расчета непрерывной работы в течение суток не менее 1 ч на передачу и 24 ч на прием.

[2] Установка оборудования рекомендуется.

[3] Устанавливается на МС, совершающих рейсы за пределами непрерывной зоны связи береговых УКВ-радиостанций.

Российский морской регистр судоходства

**Правила классификации и освидетельствований маломерных судов**

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8
www.rs-class.org/ru/