

О внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 21 апреля 2011 года № 216 "Об утверждении Правил освидетельствования судов в эксплуатации"

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 августа 2017 года № 591. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 10 октября 2017 года № 15870

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 21 апреля 2011 года № 216 "Об утверждении Правил освидетельствования судов в эксплуатации" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6991, опубликованный 2011 году в Бюллетене нормативных правовых актов, центральных исполнительных и иных государственных органов Республики Казахстан, № 9, статья 409) следующие изменения и дополнения:

в название вносится изменение на государственном языке, текст на русском языке не меняется;

в пункт 1 вносится изменение на государственном языке, текст на русском языке не меняется.

в Правилах освидетельствования судов в эксплуатации, утвержденных указанным приказом:

в пункте 2:

подпункт 20) изложить в следующей редакции:

"20) Правила Регистра судоходства включают в себя следующие нормативные правовые акты, используемые в настоящих Правилах:

Правила постройки судов внутреннего плавания, утвержденные приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 9 марта 2011 года № 127 (зарегистрированы в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6871), (далее - ПСВП);

Правила постройки судов смешанного "река-море" плавания, утвержденные приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 марта 2011 года № 137 (зарегистрированы в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6883), (далее - ПССП);

Правила классификации судов внутреннего и смешанного "река-море" плавания, утвержденные приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 21 апреля 2011 года № 213 (зарегистрированы

в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6969), (далее – Правила классификации судов);";

подпункт 22) изложить в следующей редакции:

"22) элементы судна– регламентируемые требованиями Регистра судоходства структурные части судна: корпус, надстройки, судовые устройства, оборудование, предметы снабжения, средства противопожарной защиты, двигатели, котлы, системы, теплообменные аппараты, сосуды под давлением, палубные механизмы, электрическое оборудование, радио- и навигационное оборудование, холодильные установки, средства автоматизации, грузоподъемные устройства, оборудование по предотвращению загрязнения;";

пункт 20 изложить в следующей редакции:

"20. Подготовка судна к освидетельствованию и дефектация его элементов осуществляется в соответствии с требованиями пункта 48 Правил классификации судов .";

пункт 31 изложить в следующей редакции:

"31. Ежегодное освидетельствование не проводится в течение 12 месяцев после проведения классификационного освидетельствования.";

пункт 37 изложить в следующей редакции:

"37. Внеочередное освидетельствование проводится:

1) после повреждений, без устранения которых не обеспечивается безопасность эксплуатации судна согласно главе 6 настоящих Правил;

2) после устранения повреждений; при этом документы на годность к плаванию оформляются после выполнения всех требований, установленных при освидетельствовании согласно подпункту 1) настоящего пункта;

3) в случае выявления дефектов, угрожающих безопасности плавания, и при необходимости уточнения технического состояния или района плавания судна, а также для восстановления действия документов Регистра судоходства, утративших силу;

4) с целью контрольной проверки технического состояния экспериментальных объектов;

5) для проверки готовности судна: к разовому перегону (переходу) вне установленного района плавания в соответствии с главой 7 настоящих Правил; к перевозке организованных групп людей на непассажирах судах в соответствии с главой 8 настоящих Правил; к перевозке крупногабаритных и/или тяжеловесных грузов в соответствии с главой 9 настоящих Правил; к перевозке опасных грузов, зерна и незерновых навалочных грузов (не предусмотренных ранее выданными свидетельствами Регистра судоходства); к эпизодическому плаванию в бассейне более высокого разряда;

7) после выполнения требований, предъявленных при ежегодном освидетельствовании, в результате которого судно было найдено в негодном

техническом состоянии. Срок следующего ежегодного освидетельствования отсчитывается от даты предыдущего ежегодного освидетельствования;

7) при постановке на классификационный учет и снятии с учета судов, имеющих действующие документы Регистра судоходства;

8) с целью предварительного определения технического состояния, а также решения вопросов, связанных с предстоящими освидетельствованиями судна;

9) при обновлении, модернизации или ремонте судна без изменения его типа и назначения;

10) для судов внутреннего и смешанного "река-море" плавания, допустивших нарушение района плавания или сезонных ограничений, установленных документами Регистра судоходства;

11) в случае переноса срока очередного освидетельствования.";

пункты 39, 40, 41 и 42 изложить в следующей редакции:

"39. По письменному обращению судовладельца, Регистр судоходства переносит дату проведения классификационного, очередного и ежегодного освидетельствований судна в следующих случаях:

1) при эпизодическом плавании;

2) при технической невозможности проведения освидетельствования.

40. Допускается перенос срока очередного и классификационного освидетельствования судна на срок до двенадцати месяцев, за исключением следующих случаев:

1) если отдельные судовые технические средства выработали назначенный ресурс до капитального ремонта или списания;

2) если Регистру судоходства в отношении судов с классом "О-ПР", "М-ПР" и "М-СП" не представлены расчетные обоснования достаточной прочности их корпусов для эксплуатации на срок предоставляемой отсрочки.

41. В случае переноса срока очередного и классификационного освидетельствования срок следующего очередного и классификационного освидетельствования не изменяется.

42. Дефектацию и расчеты достаточной прочности корпусов проводит Регистр судоходства.

Судно предъявляется к внеочередному освидетельствованию после выполнения Регистром судоходства расчетных обоснований достаточной прочности корпусов.";

пункт 44 изложить в следующей редакции:

"44. Ежегодное освидетельствование судна, а также внутреннее освидетельствование сосудов под давлением отсрочивается на срок до двух месяцев.

Дата фактического прохождения освидетельствования не изменяет назначенную дату следующего освидетельствования.";

часть вторую пункта 105 изложить в следующей редакции:

"При этом расчетные нагрузки на связи корпуса принимают в соответствии с главой 4 ПСВП, а допускаемые напряжения не приниматься более:";

часть четвертую пункта 126 изложить в следующей редакции:

"Для судов старше 15 лет классов "М-ПР" и "О-ПР" длиной менее 50 м допускается выполнение обоснований общей прочности корпуса путем сопоставления фактических значений суммарных площадей поперечного сечения продольных связей палубного и днищевого поясов с соответствующими нормативами для проектируемых судов в соответствии с пунктом 339 ПСВП, уменьшенными на 10 %.";

пункт 131 изложить в следующей редакции:

"131. Если техническое состояние судна исключает возможность сохранения класса и дальнейшей эксплуатации, вопрос о разовом перегоне судна к месту ремонта или разгрузки регулируется в соответствии с пунктами 58 и 59 настоящих Правил.";

подпункт 2) пункта 147 изложить в следующей редакции:

"2) информации об остойчивости и непотопляемости на пассажирских, разъездных, буксирных и промысловых судах, на непассажирских судах, перевозящих организованные группы людей, на грузовых судах, к остойчивости которых в соответствии с главой 65 ПСВП предъявляются дополнительные требования, на всех судах смешанного "река-море" плавания, а также на судах других типов и назначений главой 65 ПСВП. Правильность нанесения грузовой марки и наличие перечисленных выше документов с указанием их регистрационных номеров отражаются в акте освидетельствования.";

пункт 148 изложить в следующей редакции:

"148. Первоначальное освидетельствование корпуса проводится в соответствии с требованиями Регистра судоходства учетом норм параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

пункт 154 изложить в следующей редакции:

"154. При отсутствии в корпусе водотечности, разрывов набора или обшивки, потери устойчивости, отрывов от обшивки стенок набора по согласованию с Регистром судоходства очередное освидетельствование на слипе переносится на срок до 12 месяцев для всех судов внутреннего водного плавания и судов классом "М-СП", "М-ПР" и "О-ПР".";

пункт 170 изложить в следующей редакции:

"170. При классификационном освидетельствовании работник Регистра судоходства проверяет выполнение требований, предъявленных при очередном освидетельствовании.";

пункт 180 изложить в следующей редакции:

"180. Техническое состояние корпусов устанавливается по остаточным толщинам основных групп связей, параметрам деформаций и других дефектов, снижающих

общую прочность корпуса и местную прочность отдельных конструкций, с учетом пункта 12 Приложения 25 к Правилам.";

пункт 213 изложить в следующей редакции:

"213. Первоначальное освидетельствование механизмов проводится в соответствии с нормами Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий с учетом параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

дополнить разделом 4-1 следующего содержания:

"Раздел 4-1. Освидетельствование и испытание котлов

Глава 26-1. Общие указания

244-1. В настоящем разделе содержатся указания по освидетельствованию и испытаниям паровых котлов (в том числе утилизационных) с рабочим давлением пара в котле и главном паропроводе 0,07 МПа и выше, водогрейных котлов с температурой воды выше 115°C и теплообменных аппаратов, которые в рабочем состоянии полностью или частично заполнены газом или паром с рабочим давлением 0,07 МПа и выше, вместимостью 0,025 м³ и более или с производением рабочего давления, МПа, на вместимость, м³, составляющим 0,03 МПа·м³ и более (испарители котлов, конденсаторы, подогреватели питательной воды).

244-2. Паровые и водогрейные котлы подвергаются:

- 1) наружному освидетельствованию - ежегодно;
- 2) внутреннему освидетельствованию - каждые 2 года;
- 3) гидравлическому испытанию - через 10 лет.

244-3. При первоначальном освидетельствовании котлов на судне проводится внутреннее освидетельствование, гидравлическое испытание и наружное освидетельствование.

При наличии сертификата признанной классификационной организации учитывается внутреннее освидетельствование и гидравлическое испытание, проведенное ранее в пределах сроков установленной периодичности.

Срок следующего внутреннего освидетельствования и гидравлического испытания в этом случае отсчитывается от даты, указанной в сертификате, с учетом последующего совмещения с периодическим освидетельствованием судна.

244-4. Перед каждым освидетельствованием и испытанием работник Регистра судоходства ознакомливается с результатами предыдущих освидетельствований и сведениями о дефектах, выявленных после предыдущего освидетельствования (испытания) котла.

Результаты освидетельствований и испытаний, а также требования об устранении дефектов котлов записываются в акт.

244-5. Если при любом из осмотров выявлены дефекты металла (плены, расслоения, трещины, выпучины, надрывы, межкристаллитная коррозия) или возникают сомнения

в остаточной толщине листов котла, в том числе обусловленные длительным сроком его службы, работник Регистра судоходства требует исследования металла или определения остаточных толщин листов силами признанной Регистром судоходства организации.

244-6. Количество и места вырезки образцов для исследования металла назначает работник Регистра судоходства, о чем делает запись в акте с указанием причин, по которым потребовалось исследование металла.

244-7. Без согласования с Регистром судоходства допускается проводить следующие работы по ремонту котлов и паропроводов:

1) наваривание концов или замена простых дымогарных труб (частично или полностью) и не более 10 % связных труб; замена водогрейных труб (экранных рядов полностью и не более 5 % в остальных рядах) с представлением работнику Регистра судоходства сертификата на вновь поставленные трубы, результатов испытания образцов и акта гидравлического испытания труб на пробное давление по нормам, предусмотренным стандартом;

2) переклепывание не более 10 заклепок, стоящих рядом, или 20 % общего числа заклепок в шве;

3) чеканка отдельных заклепок и связей в случае их пропаривания, а также кромок листов с подрубкой их при условии сохранения расстояния от верхней грани кромки листа до центра заклепки ближайшего крайнего ряда не менее 1,25 диаметра заклепки;

4) замена не более 10 % общего числа коротких (анкерных) связей с представлением инспекции сертификатов на новые связи;

5) замена и приваривание фланцев главного паропровода и заваривание свищей паропроводных труб;

6) заваривание единичных, не рядом расположенных трещин (от кромки листа до заклепки) — не более пяти в одном шве;

7) рассверливание трубных отверстий в трубных решетках.

После выполнения работ, указанных в части первой настоящего пункта, проводится гидравлическое испытание котла (паропровода) на рабочее давление. По результатам испытания составляется акт, который прилагается к судовым документам. Копия акта направляется в Регистр судоходства.

244-8. После существенных ремонтов и замен по согласованной с работником Регистра судоходства технологии, котлы подвергаются досрочному внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию.

244-9. Котел предъявляется к досрочному внутреннему освидетельствованию, а по требованию работника Регистра судоходства — и к гидравлическому испытанию в случаях, если:

1) при ремонте была вынута жаровая труба или другая прочная часть котла, сменено более 10 % связей или более 10 % связных труб, заменена часть листа,

переклепано более 10 % общего числа заклепок в каком-либо шве, проведена наплавка разъемных мест или заварка трещин;

2) поверхность котла подвергалась перегреву;

3) на судне произошла авария (пожар в машинно-котельном отделении, затопление или сдвиг котла);

4) обнаружены расслоения, трещины или выпучины, вызывающие опасения относительно безопасной работы котла и судна в целом;

5) обнаружено значительное разъедание металла;

6) произошел упуск воды;

7) обнаружено загрязнение поверхности нагрева котла маслом со стороны пароводяного пространства.

244-10. При обосновании решения об изменении рабочего давления в котле необходимо руководствоваться следующим:

1) повышение ранее сниженного рабочего давления в котле до построечного возможно только при условии устранения дефектов, послуживших причиной снижения давления;

2) повышение рабочего давления сверх построечного может быть допущено только при наличии подтвержденных расчетом достаточных запасов прочности и после проведения гидравлического испытания котла пробным давлением.

Глава 26-2. Внутреннее освидетельствование

244-11. Внутреннее освидетельствование котла заключается в тщательной проверке состояния пароводяного и газового трактов, топки и наружных поверхностей котла, а также состояния трубопроводов и всей арматуры котельной установки.

Внутреннее освидетельствование котла проводится с периодичностью, указанной в пункте 244-2 настоящих Правил перед каждым гидравлическим испытанием.

Котлы, недоступные для полного внутреннего освидетельствования, подвергаются внутреннему освидетельствованию в доступных местах, гидравлическое испытание пробным давлением таких котлов, а также всех утилизационных котлов проводится при каждом втором внутреннем освидетельствовании в доступных местах, то есть через 5 лет.

Недоступным для полного внутреннего освидетельствования считается котел, любой элемент которого, подверженный давлению или часть его, кроме трубных элементов внутренним диаметром менее 200 мм, не доступен визуальному осмотру со всех сторон.

244-12. Для подготовки котла к внутреннему освидетельствованию:

1) снимается изоляция котла и трубопроводов на соединениях и швах, около горловин, фланцев, наклепышей (наварышей) и клапанов, а оголенные места очищаются от грязи и ржавчины. В случае необходимости работник Регистра судоходства требует снять всю изоляцию котла;

- 2) очищаются все поверхности котла со стороны пароводяного пространства от накипи и грязи;
- 3) очищаются все поверхности котла со стороны огневого и газового пространств от золы, сажи, шлака, окалины;
- 4) снимается кирпичная кладка;
- 5) снимаются колосники, поперечины, фронтоны и пороги;
- 6) вскрываются горловины и лазы котла;
- 7) очищаются все крепления котла к фундаменту и обеспечить доступ для осмотра;
- 8) разбираются и снимаются внутрикотловые устройства (регуляторы уровня воды, пароохладители, сепараторы пара, маслоудалители, пароперегреватели, экономайзеры и т.п.);
- 9) вывертывается легкоплавкая пробка;
- 10) обмеряются жаровые трубы для определения их общей деформации.

Действия, указанные в подпунктах 1), 5) и 8) настоящего пункта по согласованию с работником Регистра судоходства выполняются частично.

244-13. Перед внутренним освидетельствованием огнетрубного котла работник Регистра судоходства проверяет результаты обмера жаровых труб согласно приложению 9-1 к настоящим Правилам.

Измерение диаметра жаровых труб выполняется в каждом сечении по четырем направлениям под углом 45°:

- 1) у волнистых жаровых труб - для каждой волны;
- 2) у гладких - в трех сечениях каждого звена на расстоянии 200 мм от заделок и в середине.

Измерения выполняются в местах нанесения постоянных кернов, отсчет волн (сечений) и обмеры проводятся от фронта котла.

Овальность (проседание) волны или звена гладкой жаровой трубы определяется по наибольшему из двух значений:

$$\Delta_1 = 100(D_{\text{cp}} - D_{\text{min}}) / D_{\text{cp}};$$

$$\Delta_2 = 100(D_{\text{cp}} - D_{\text{min}}) / D_{\text{cp}}$$

где D_{cp} - средний диаметр волны (сечения), определяемый как:

3) среднее арифметическое значение четырех измерений А, Б, В и Г первой волны или первого сечения гладкой жаровой трубы.

Жаровая труба считается не имеющей конической или бочкообразной формы, если значение D_{cp} с погрешностью менее 1 % одинаково для всех сечений.

Жаровая труба считается имеющей коническую или бочкообразную форму, если значения средних диаметров ее сечений, измеренные по концам и в середине, отличны одно от другого более чем на 1 %;

4) среднее арифметическое значение четырех измерений А, Б, В и Г для каждой волны или сечения, если их диаметры различаются;

5) среднее арифметическое значение двух средних диаметров жаровой трубы в поперечных сечениях, ближайших к сечению, для которого определяются D_{cp} , если в этом сечении нельзя провести правильные измерения (случай проседания жаровой трубы). Значения диаметров следует определять способом, указанным в подпункте 1) настоящего пункта;

D_{min} - минимальный диаметры данной волны (сечения) по данным замеров.

D_{max} - максимальный диаметры данной волны (сечения) по данным замеров.

В отдельных случаях, когда максимальная деформация жаровой трубы не совпадает с местом нанесения постоянных кернов, в области наибольшей деформации производится дополнительное измерение, результат которого следует учитывать при определении овальности (проседания) жаровой трубы.

244-14. При внутреннем освидетельствовании огнетрубного котла со стороны огневого пространства тщательно осматриваются поверхности и швы жаровых труб и огневых камер, кромки листов, головки заклепок, концы дымогарных труб и связей, перемиčky трубных решеток.

244-15. В процессе освидетельствования огнетрубных и водотрубных котлов со стороны пароводяного пространства необходимо в доступных местах тщательно осмотреть листы, бочки, днища, жаровые трубы, связи, подкрепления огневых камер и жаровых труб, головки заклепок, а также подкрепляющие кольца отверстий лазов и горловин с целью выявления новых или степени опасности ранее обнаруженных дефектов, таких, как коррозионное разъедание, трещины, утонение связей.

Проверяется техническое состояние коротких связей, осмотр которых сопровождается обстукиванием.

Связи, внешний вид которых вызывает опасение, измеряются в наиболее изношенных местах, а оборванные - заменяются.

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

244-16. При внутреннем освидетельствовании водотрубного котла работнику Регистра судоходства предъявляется чертеж развертки верхнего коллектора, содержащий сведения о состоянии труб (дата постановки заглушек труб, их замены).

244-17. Загрязненность водогрейных труб выборочно проверяется с помощью контрольного шарика, диаметр которого на 10 % меньше внутреннего диаметра трубы. Если шарик не проходит через трубу, или ее поверхность загрязнена маслом, или обнаружены отложения накипи на трубных решетках между водогрейными трубами, работник Регистра судоходства требует проведения дополнительной очистки или выщелачивания котла.

244-18. При внутреннем освидетельствовании водотрубных котлов проверяется техническое состояние водогрейных труб, особенно в местах изгиба их в нижних коленах и у концов, заложенных кирпичной кладкой. Нижние колена водогрейных труб необходимо проверить обстукиванием легкими ударами молотка. При посадке от удара труба заменяется. При постановке заглушек в трубе делается отверстие. Трубы с трещинами в местах вальцовки, а также с прогибами на прямом участке, превышающими 2 % длины трубы или 0,9 ее внутреннего диаметра, заменяются.

244-19. При осмотре водотрубного котла со стороны огневого пространства необходимо проверить техническое состояние:

обмуровки и обшивки котла и газонаправляющих щитов;

в доступных местах креплений частей котла, степень коррозионного износа экономайзеров и воздухоподогревателей;

водогрейных труб, труб пароперегревателей и трубных решеток,

следует убедиться в отсутствии трещин, неплотностей вальцовочных и клепаных соединений.

244-20. При осмотре коллекторов водотрубных котлов необходимо проверить состояние развальцовки и "колокольчиков" водогрейных труб, осмотреть сварные и клепаные швы, убедиться в отсутствии трещин и коррозионных разъеданий, проверить состояние устройств продувания и сепарационного устройства.

244-21. При внутреннем освидетельствовании проверяется наличие трещин, плен, расслоения, раковин, выпучин, проседания, разъедания, деформации, обгорания головок анкерных связей дымогарных труб, уменьшения перемычек трубных решеток, износа листов и прочие.

Остаточную толщину листов допускается определять ультразвуковым или другим методом неразрушающего контроля, обеспечивающим необходимую точность. Стрелки прогиба выпучин и проседаний измеряются шаблонами или линейкой.

244-22. При осмотре котла с наружной стороны необходимо проверить техническое состояние продольных и поперечных швов, кромок листов и отверстий, наклепых или наварных, головок заклепок. Проверяется степень разъедания металла на отвороте нижней части переднего днища, в нижней части корпуса котла и у крана нижнего продувания, а также необходимо проверить состояние поверхности бочки котла по контуру шва, также подкрепляющего кольца лаза.

Необходимо осмотреть фундамент и все крепления котла.

244-23. При осмотре пароперегревателей необходимо проверить чистоту внутренней поверхности трубок. В случае обнаружения накипи, шлама или следов масла пароперегреватель подлежит очистке. Элементы пароперегревателя при обнаружении дефектов заменяются с последующим гидравлическим испытанием.

244-24. Одновременно с котлом необходимо осмотреть главный паропровод, питательный напорный трубопровод, трубы верхнего и нижнего продувания со всей относящейся к ним арматурой. Трубопроводы необходимо осмотреть в разобранном виде, причем они могут быть годными к дальнейшей эксплуатации после измерения толщин стенок, установления, при необходимости расчетом, безопасного рабочего давления и гидравлического испытания.

244-25. Работник Регистра судоходства проверяет надежность соединения труб главного паропровода с фланцами, наличия канавки для прокладки у крышек и горловин, а также состояние гнезд легкоплавких пробок. При проверке продувочного устройства осматривается воронка верхнего продувания, которая устанавливается на 15-20 мм ниже рабочего уровня воды.

244-26. При перестановке или замене водоуказательных приборов необходимо проверить правильность их установки.

Глава 26-3. Гидравлическое испытание

244-27. Гидравлическому испытанию предшествует внутреннее освидетельствование.

Гидравлическое испытание котлов проводится в сроки, указанные в подпункте 3) пункта 244-2 и части третьей пункта 244-11 настоящих Правил.

До начала гидравлического испытания устраняются все дефекты, выявленные при внутреннем освидетельствовании котла, необходимо чтобы арматура была перебрана, краны и клапаны притерты, посадочные места лазов и горловин пригнаны.

244-28. При предъявлении котла к гидравлическому испытанию, кроме работ по подготовке к внутреннему освидетельствованию согласно пункту 244-12 настоящих Правил, снимается изоляция по швам на бочке, днище и коллекторах, в местах вальцовочных соединений, связей, вырезов и в других местах возможных пропусков.

В зависимости от конструкции котла и его технического состояния по предварительному согласованию с работником Регистра судоходства условия, указанные в части первой настоящего пункта, выполняются частично.

244-29. Пробное давление при гидравлическом испытании котлов в сборе с арматурой, пароперегревателей и экономайзеров принимается $1,25p_{\text{раб}}$, но не менее $p_{\text{раб}} + 100$ кПа.

Для котлов, недоступных для полного внутреннего освидетельствования согласно пункту 244-11 настоящих Правил, и всех котлов после существенных ремонтов (например, после замены или правки жаровых труб, замены более 25 % коротких связей

, находящихся на одной стенке, или более 15 % общего числа коротких связей, сварки заплат, замены более 25 % общего числа заклепок) пробное давление принимается $1,5p_{\text{раб}}$, но не менее $p_{\text{раб}} + 100$ кПа.

Отремонтированные или вновь изготовленные детали и узлы перед установкой на котел предварительно испытываются пробным давлением в соответствии со стандартом.

244-30. Гидравлическое испытание проводится с соблюдением условий и последовательности операции, указанных в пункте 260 настоящих Правил.

244-31. Если во время гидравлического испытания в котле появляются стуки, замечены другие ненормальные явления или повреждения, испытание необходимо прервать, а после выпуска воды котел тщательно осматривается изнутри и снаружи для определения места и характера дефектов. После устранения дефектов испытание проводится повторно.

244-32. Если при гидравлическом испытании выявлены незначительные дефекты, то после их устранения проводится повторное гидравлическое испытание рабочим давлением.

244-33. Котел признается выдержавшим испытание, если при его осмотре не обнаружено течи, местных выпучин, остаточных деформаций, видимых изменений формы, разрывов швов или признаков нарушения целостности каких-либо соединений и частей.

Необходимо чтобы во время выдержки под пробным давлением не было отмечено падения давления.

Отпотевание и появление воды у заклепочных швов и самих заклепок в виде отдельных нестекающих капель ("слез") течью не считается. При появлении таких же признаков в сварных швах последние должны быть вырублены и сварка должна быть произведена вновь. Подчеканка и керновка сварных швов не допускаются.

Устранение обнаруженных дефектов в котле, находящемся под давлением, а также подварка при наличии воды в котле не разрешается.

244-34. Неплотность вальцовочных соединений допускается устранять подвальцовкой трубок. Если течь после трех подвальцовок не прекращается, дефектная трубка подлежит замене.

244-35. Главный паропровод, питательный напорный трубопровод, трубы верхнего и нижнего продувания и трубы водомерных приборов со всей относящейся к ним арматурой необходимо испытывать совместно с котлом.

Глава 26-4. Наружное освидетельствование

244-36. Наружное освидетельствование котлов проводится совместно с арматурой, оборудованием, обслуживающими системами и агрегатами, включая насосы,

теплообменные аппараты, регуляторы, трубопроводы, при штатной работе котла и совмещается с проверкой в действии судовых механизмов.

Наружное освидетельствование котлов проводится ежегодно при каждом классификационном и ежегодном освидетельствовании судна, а также после каждого гидравлического испытания или внутреннего освидетельствования.

344-37. При наружном освидетельствовании необходимо убедиться в исправности всех водоуказательных приборов (водомерных стекол, пробных кранов, дистанционных указателей уровня воды), а также в правильности функционирования верхнего и нижнего продувания котла, питательных приборов, автоматов питания, фильтров и установок докотловой обработки питательной воды.

Проверяется состояние арматуры, исправность приводов, отсутствие пропусков пара, воды и топлива в сальниках, фланцах и других соединениях.

Посредством открытия дверок дымника и топок необходимо убедиться в отсутствии течи, пропаривания и выпучивания в доступных огневых частях, а также проверить состояние кирпичной кладки топки; конструкция дымника и дверей должна исключать пропуск газов и подсос воздуха.

Необходимо убедиться в исправности привода дистанционных приводов топливного и стопорного клапанов.

Необходимо проверить техническое состояние изоляции котла и паропроводов, а также обратить внимание на техническое состояние хранилищ топлива, топливопроводов, топливных насосов, форсунок.

244-38. Предохранительные клапаны проверяются на срабатывание.

Клапаны регулируются на следующие давления открытия:

$$p_{откр} \leq 1,05 p_{раб} \text{ для } p_{раб} \leq 1 \text{ МПа,}$$
$$p_{откр} \leq 1,03 p_{раб} \text{ для } p_{раб} > 1 \text{ МПа.}$$

Необходимо чтобы максимально допустимое давление при срабатывании предохранительного клапана не превышало $1,1 p_{раб}$.

Необходимо чтобы предохранительные клапаны выдерживали следующее испытание: при закрытых стопорных клапанах и полной подаче топлива к форсункам в течение 15 мин давление в котле не должно повыситься более чем на 10 % рабочего давления. В процессе этого испытания питательная вода подается в котел в количестве, необходимом для поддержания самого низкого рабочего уровня воды.

Предохранительные клапаны котлов после подрыва должны полностью прекращать выход пара при падении давления в котле не ниже 0,85 рабочего давления.

Необходимо отрегулировать предохранительные клапаны пароперегревателей на срабатывание с некоторым опережением по сравнению с котельными клапанами.

Проверяются в действии ручные приводы подрыва предохранительных клапанов.

При положительных результатах наружного освидетельствования и проверки в действии один из предохранительных клапанов пломбируется судовладельцем.

Если наружное освидетельствование утилизационных котлов под паром и проверка их предохранительных клапанов на стоянке не представляются возможными, то проверку регулировки предохранительных клапанов допускается проводить сжатым воздухом на месте или на стенде с последующим их пломбированием судовладельцем. В этом случае перед освидетельствованием утилизационных котлов судовладелец представляет работнику Регистра судоходства акт о наружном осмотре котлов под паром при рабочем давлении и проверке срабатывания предохранительных клапанов при работе котла.

244-39. При освидетельствовании котельной автоматики проверяется действие систем автоматического регулирования котельной установки. При этом необходимо убедиться, что сигнализация, защита и блокирующие устройства работают безотказно и срабатывают своевременно, в частности, при недопустимом положении уровня воды в котле, прекращении подачи воздуха в топку, обрыве факела в топке и в других случаях, предусмотренных системой котельной автоматики.

Также необходимо проверить работу котельной установки при переходе с автоматического управления на ручное и наоборот.

Необходимо убедиться в исправности всех приборов, обеспечивающих контроль работы котла.

244-40. Манометры, установленные на котле, подвергаются периодической калибровке компетентными органами.

Применение манометров не допускается в случае:

- 1) отсутствия на них пломбы или штампа о поверке, истечения сроков поверки;
- 2) неисправности манометров;
- 3) отсутствия на циферблате красной черты, показывающей допустимое давление.

244-41. Если при наружном освидетельствовании обнаружены дефекты, характер и причина появления которых не устанавливается наружным осмотром, работник Регистра судоходства требует проведения досрочного внутреннего освидетельствования или гидравлического испытания котла.

Глава 26-5. Определение технического состояния

244-42. Общие указания по определению технического состояния, изложены в главе 10 настоящих Правил.

244-43. Техническое состояние котлов определяется по результатам освидетельствований и испытаний.

По результатам определения технического состояния устанавливается годность котла к эксплуатации, а при необходимости — объем ремонта и/или номенклатура узлов и деталей, подлежащих замене.

244-44. Техническое состояние котла признается годным, если при освидетельствовании установлено отсутствие опасных дефектов или параметры выявленных дефектов не превышают норм, установленных техническими условиями, инструкциями и формулярами организаций изготовителей, и нормативными документами, признанными Регистром судоходства.

При отсутствии таких документов необходимо руководствоваться нормами, приведенными в настоящем разделе.

244-45. Коррозионный износ ответственных элементов котлов устанавливается путем сравнения остаточных толщин с построечными (первоначальными). В необходимых случаях учитывается наличие избыточных толщин по сравнению с требуемыми Правилами.

При равномерном коррозионном износе ответственных элементов котел признается годным к эксплуатации на пониженном давлении, назначенном по результатам расчета прочности котла с учетом износа, определяемого измерением остаточных толщин конструкций котла.

244-46. Техническое состояние котлов признается годным до следующего освидетельствования при наличии следующих непрогрессирующих дефектов:

1) выпучин на плоских стенках огневых частей со стрелкой прогиба не более толщины листа при отсутствии поврежденных связей и пропусков;

2) деформаций жаровых труб, определенных согласно пункту 244-13 настоящих Правил, до 3 %, сужения жаровых труб без нарушения формы окружности до 5 % построечных размеров, а также местных выпучин со стрелкой прогиба не более двух толщин стенки жаровой трубы;

3) местных оспенных разъеданий листов котла вне зоны швов, трубных отверстий и отфланцовок с глубиной не более 20 % толщины листа и площадью не более 0,01 м²;

4) местных разъеданий листов в районе сварных швов глубиной не более 10 % толщины листа;

5) утонения концов дымогарных труб на 30 % первоначальной толщины в местах вальцовки при отсутствии обгорания и течи;

6) утонения концов водогрейных труб в местах вальцовки и их "колокольчиков" на 30 % первоначальной толщины при отсутствии течи;

7) уменьшения площадей поперечного сечения коротких и длинных связей на 10 % построечных, если число утоненных связей не превышает 10 % связей, подкрепляющих данную стенку котла;

8) "сухих" трещин в швах огневых частей от кромки до заклепки, расположенных не подряд, не более 5 штук в контуре одного шва, при условии регулярного их осмотра машинной командой при каждой очистке котла;

9) не более 10 % от общего числа заглушенных дымогарных или водогрейных труб, если водогрейные трубы не являются экраном, предохраняющим другие части от перегрева. Число заглушенных труб, образующих экран, допускается не более 5 % при условии, что они не расположены рядом;

10) провисания прямых водогрейных труб со стрелкой прогиба до 1 % длины труб при отсутствии пропусков в вальцовочных соединениях;

11) отсутствия течи в швах, не поддающихся чеканке или заварке, а также "мокрых" трещин в элементах конструкции котла, включая перемычки трубных решеток;

12) коробления трубных решеток со стрелкой прогиба не более толщины листа в случаях закрепления труб с помощью сварки и не более половины толщины листа — в случаях закрепления труб с помощью вальцовки;

13) эллиптичности отверстий трубных решеток не свыше 2 % наружного диаметра трубы.

244-47. Техническое состояние котлов признается негодным, если не обеспечивается безопасная эксплуатация вследствие недостаточной прочности и других причин при наличии следующих характерных дефектов:

1) дефектов металла, признанных опасными в результате исследований и испытаний материала котла в районе дефектных мест;

2) износов и дефектов, превышающих допустимые нормы, указанные в пункте 244-46 настоящих Правил;

3) трещин в ответственных частях котла, кроме "сухих" трещин указанные в подпункте 8) пункта 244-46 настоящих Правил, обрывов связей, не плотностей заклепочных швов, не поддающихся чеканке, и сварных швов, а также разъедание головок заклепок и уменьшение ширины кромки заклепочного шва, нарушающих прочность и плотность соединений;

4) течи труб в трубных решетках при невозможности ее устранения вальцовкой;

5) разрушения обмуровки защищаемых частей пароводяных и водяных коллекторов или хотя бы одной из стенок котла;

6) неисправности хотя бы одного котельного манометра, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, питательного средства; неисправности стопорного, быстрозапорного топливного клапана, дистанционных приводов; неисправности защиты и сигнализации автоматизированных котельных установок; неисправности систем продувания, питания, пароперегрева, подачи топлива и воздуха, паропроводов; нарушений целостности фронтовых листов и запоров топочных дверей, изоляции, газонаправляющих щитов;

7) слоя накипи в водогрейных трубках, при которой контрольный шарик указанный в пункте 244-17 настоящих Правил не проходит через всю трубку, слоя накипи

толщиной более чем это предусмотрено инструкцией по эксплуатации котла, а при отсутствии таких данных — более 3 мм на стенках корпуса, огневой камеры, дымогарных и жаровых труб, а также следов масла в котле;

8) нарушения крепления котлов к фундаментам и фундаментов к корпусу судна.

244-48. Котлы допускается признавать годными к эксплуатации до ближайшего ремонта с ограничениями (снижение давления пара в котлах, сокращение сроков освидетельствования и испытания) в случаях, когда:

1) деформации жаровых труб, определенные согласно пункту 244-13 настоящих Правил, не превышают 5 %, а выпучины на плоских стенках огневых частей имеют стрелку прогиба не более двух толщин листа при отсутствии деформированных или утоненных связей;

2) местные оспенные разъедания листов котла вне зоны шва, трубных решеток и отфланцовок имеют глубину не более 30 % толщины листа на площади не более 0,02 м²;

3) местные разъедания листов в районе сварных швов имеют глубину не более 15 % толщины листа на площади не более 0,03 м²;

4) уменьшение площадей поперечного сечения коротких и длинных связей не превышает 20 % построечных, если число утоненных связей не превышает 25 % связей, подкрепляющих данную стенку котла;

5) количество "сухих" трещин в швах огневых частей от кромки до заклепки, расположенных не подряд, не более 10 штук в контуре одного шва.

244-49. Контроль технического состояния и качества металла котлов в необходимых случаях (подозрение на перегрев металла огневых частей, систематическое появление трещин, расслоений, плен) осуществляется неразрушающими методами, а также путем механических испытаний, химического и металлографического исследования, проводимых организацией, имеющей свидетельство о признании Регистра судоходства Казахстана.

В зависимости от характера выявленных дефектов по согласованию с работником Регистра судоходства выбирается метод их устранения.";

пункт 272 изложить в следующей редакции:

"272. Первоначальное освидетельствование холодильных установок проводится в соответствии с нормами Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 мая 2011 года № 276 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6993) (далее - ПТНП) с учетом норм параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

часть первую пункта 273 изложить в следующей редакции:

"273. После ремонта или замены на судне холодильных установок проводятся их необходимые испытания, предписываемые нормами ПТНП, с оформлением соответствующих документов.";

часть первую пункта 282 изложить в следующей редакции:

"282. При классификационном освидетельствовании работник Регистра судоходства проверяет документы, подтверждающие объемы и качество выполненных работ - акты о приемке работ, сертификаты на замененные агрегаты и детали, результаты проведенных испытаний под давлением всех систем и устройств, входящих в холодильную установку, по нормам, указанным в разделе 34 ПСВП, результаты измерений параметров, указанных в пункте 277 настоящих Правил, а также результаты проведенных судовладельцем и надлежащим образом оформленных испытаний холодильных установок в течение суток на поддержание в грузовых помещениях самой низкой расчетной температуры для температурных условий района плавания. Основные параметры, характеризующие работу холодильной установки, измеряются и заносятся в журнал.";

пункт 298 изложить в следующей редакции:

"298. Первоначальное освидетельствование систем и трубопроводов проводят в соответствии с требованиями ПТНП с учетом требований параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

пункт 324 изложить в следующей редакции:

"324. Пробное давление при испытаниях систем следует принимать в соответствии с нормами, приведенными в ПСВП.";

пункт 332 изложить в следующей редакции:

"332. Первоначальное освидетельствование бытовых нагревательных установок проводят в соответствии с ПТНП с учетом требований параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

пункт 340 изложить в следующей редакции:

"340. Первоначальное освидетельствование судовых устройств и снабжения проводится в соответствии с ПТНП с учетом требований параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

подпункт 2) пункта 356 изложить в следующей редакции:

"2) расширенные испытания (применительно к ПТНП) судовых устройств, если были проведены значительные ремонтные работы с заменой оборудования.";

пункт 384 изложить в следующей редакции:

"384. Первоначальное освидетельствование построенного или капитально отремонтированного грузоподъемного устройства после его монтажа на судне производят в соответствии с ПТНП с учетом требований параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

пункт 404 изложить в следующей редакции:

"404. После ремонта или установки на судно нового электрического оборудования проводят испытания, предписываемые ПТНП, с оформлением соответствующих документов.";

подпункт 1) пункта 407 изложить в следующей редакции:

"1) наличие защитного заземления металлических корпусов электрического оборудования согласно главе 365 ПСВП;"

пункт 408 изложить в следующей редакции:

"408. Первоначальное освидетельствование электрического оборудования проводят в соответствии с ПТНП с учетом требований параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

пункт 451 изложить в следующей редакции:

"451. Первоначальное освидетельствование оборудования проводят в соответствии с ПТНП с учетом требований параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.";

пункт 463 изложить в следующей редакции:

"463. Первоначальное освидетельствование оборудования по предотвращению загрязнения с судов проводят в соответствии с ПТНП с учетом требований параграфа 1 главы 3 настоящих Правил.

При первоначальном освидетельствовании проверяется соответствие оборудования требованиям глав 15, 16, 17 и 18 настоящих Правил.";

пункт 497 изложить в следующей редакции:

"497. Настоящие Правила распространяются на суда в эксплуатации за исключением требований подпункта 4) пункта 508, пунктов 517, 518, 520, подпункта 3) пункта 521, пункта 584, подпункта 5) пункта 585 настоящих Правил.";

пункт 517 изложить в следующей редакции:

"517. Необходимо чтобы конструкция корпуса транспортных нефтеналивных судов соответствовала требованиям пунктов 346-349 ПСВП.";

пункт 520 изложить в следующей редакции:

"520. Необходимо чтобы сборные цистерны и их расположение в машинных помещениях отвечали требованиям, изложенным в пункте 1880 ПСВП.

Необходимо соответствие сборных цистерн требованиям параграфа 14 главы 6 ПСВП.";

пункт 523 изложить в следующей редакции:

"523. Необходимо чтобы устройства для подогрева соответствовали требованиям параграфа 3 главы 239 ПСВП, применение электрических устройств для подогрева, является предметом специального рассмотрения Регистра судоходства.";

пункт 525 и 526 изложить в следующей редакции:

"525. Устройство систем и расположение трубопроводов перекачки, сдачи и сброса нефтесодержащих вод должно соответствовать требованиям раздела 35 ПСВП.

526. Гидравлические испытания арматуры и трубопроводов систем перекачки, сдачи и сброса нефтесодержащих вод осуществляются в соответствии с требованиями главы 232 ПСВП.";

пункт 541 изложить в следующей редакции:

"541. Если в конструкции фильтрующего оборудования предусмотрен подогрев нефтесодержащей смеси, он осуществляется при помощи паровых или водяных змеевиков. Электрический подогрев допускается при условии выполнения требований пунктов 4223, 4224 и 4225 ПСВП.";

пункт 544 изложить в следующей редакции:

"544. Насосы, фильтрующее и другое оборудование в местах возможной утечки нефтесодержащих вод снабжаются устройствами для сбора утечек, удовлетворяющими требованиям пунктов 2568, 2569, 2570, 2571 и 2572 ПСВП.";

пункт 583 изложить в следующей редакции:

"583. Необходимо чтобы сборные цистерны соответствовали требованиям параграфа 14 главы 6 ПСВП.";

пункты 591 и 592 изложить в следующей редакции:

"591. Устройство систем и расположение трубопроводов перекачки, сдачи и сброса сточных вод должны соответствовать требованиям главы 35 ПСВП.

592. Гидравлические испытания арматуры и трубопроводов систем перекачки, сдачи и сброса сточных вод осуществляются в соответствии с требованиями главы 232 ПСВП.";

пункты 627 и 628 изложить в следующей редакции:

"627. Топливная и газовыпускная системы инсинераторов должна соответствовать требованиям главы 235 ПСВП.

628. Нагревающиеся поверхности инсинераторов изолируют в соответствии с требованиями пункта 1875 ПСВП.";

Пункты 630 и 631 изложить в следующей редакции:

"630. Инсинераторы устанавливаются в машинных и других помещениях.

Если инсинератор установлен в машинном отделении, то он отделяется экраном от смежных технических средств, и его расположение и крепление должны соответствовать главам 153 и 154 ПСВП.

631. При размещении инсинератора в отдельном помещении предусматривается: приточно-вытяжная вентиляция, обеспечивающая достаточный приток воздуха, необходимого для работы установки; автоматическая пожарная сигнализация в соответствии с требованиями главы 414 ПСВП.";

пункт 671 изложить в следующей редакции:

"671. Конструкция корпуса нефтеналивного судна должна соответствовать требованиям части 1 ПССП.";

пункт 734 изложить в следующей редакции:

"734. Необходимо чтобы прибор, устанавливаемый во взрывоопасных помещениях, соответствовал требованиям главы 441 ПСВП.";

дополнить приложением 9-1, согласно приложению 1 к настоящему приказу;
в Перечне документов Регистра судоходства, указанном в приложении 24:
пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Документы Регистра судоходства выдаются как на судно, так и физическим и юридическим лицам в зависимости от целей выдачи документов и вида услуги, оказываемой Регистром судоходства при осуществлении классификационной деятельности и оформляются на бланках строгой отчетности, которые имеют несколько степеней защиты.";

приложение к Перечню изложить в новой редакции, согласно приложению 2 к настоящему приказу;

в Методике расчета автономности плавания судов по условиям экологической безопасности, указанной в приложении 30:

абзац первый пункта 8 изложить в следующей редакции:

"8. АП по СВ $T_{св}$ определяется для всех типов судов с количеством людей на борту более 10 человек и рассчитывается по формуле, сут.:".

2. Комитету транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на бумажном носителе и в электронной форме на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания;

4) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

5) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, согласно подпунктам 1), 2), 3) и 4) настоящего пункта.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан

Ж. Қасымбек

" С О Г Л А С О В А Н "
энергетики
Казахстан

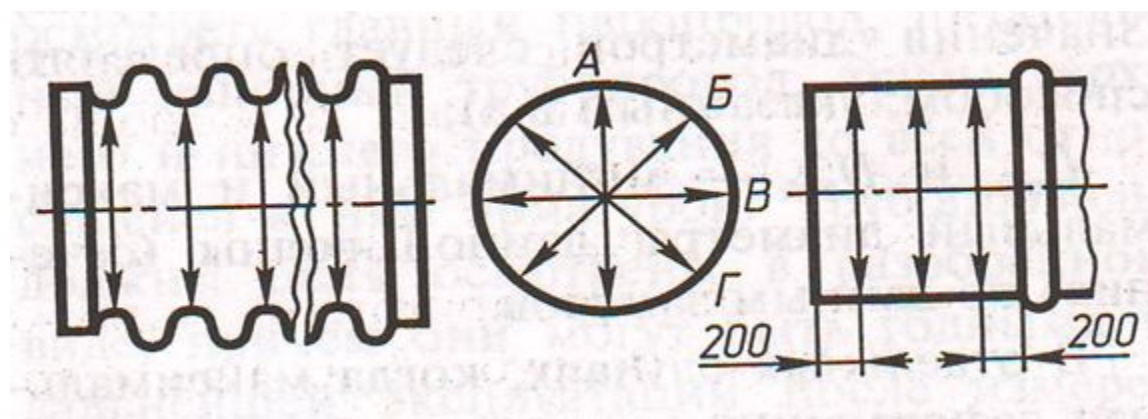
Министр
Республики

К. А.

Бозумбаев

_____ "___" сентября 2017 года

Приложение 1
к приказу Министра по инвестициям
и развитию Республики Казахстан
от 31 августа 2017 года № 591
Приложение 9-1
к Правилам освидетельствования
судов в эксплуатации



Приложение 2
к приказу Министра по инвестициям
и развитию Республики Казахстан
от 31 августа 2017 года № 591
Приложение
к Перечню документов
Регистра судоходства

Форма документа	Наименование документа	Количество документов			Примечание
		на судно	Для работника Регистра судоходства	Для Регистра судоходства	
1	2	3	4	5	6
Классификационные свидетельства					

1. РС - 3.1	Классификационное свидетельство	1	1	-	Выдается на суда внутреннего водного и "река-море" плавания
2. РС-2.7	Классификационное свидетельство (только для государственной регистрации судна)	1	1	-	Предназначено для предъявления в орган, осуществляющий государственную регистрацию судна
3. РС-1.0	Свидетельство о годности к плаванию	1	1	-	Выдается на суда внутреннего водного и "река-море" плавания
4. РС-1.7	Пассажирское свидетельство	1	1	-	Выдается на пассажирские суда, а также на разъездные суда, используемые для перевозки лиц по договорам перевозки
5. РС-2.0	Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором	1	1	-	Выдается на все суда внутреннего водного плавания
6. РС-2.4	Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором	1	1	-	Выдается на суда смешанного "река-море" плавания
7. РС-2.1	Свидетельство на разовый перегон	1	1	-	Выдается при оформлении разрешения при перегоне по внутренним водным путям и в морских районах судам, не совершающим международные рейсы
8. РС-1.9	Свидетельство о грузовой марке судна класса "М-ПР", "О-ПР"	1	1	-	Выдается на суда класса "М-ПР", "О-ПР" не совершающие международные рейсы
9. РС-1.8	Мерительное свидетельство	1	1	-	Выдается по заявке судовладельца на суда "река-море" плавания, не совершающие международные рейсы
10. РС-2.2	Свидетельство на оборудование и снабжение	1	1	-	Выдается на суда "река-море" плавания
11. РС-2.3	Свидетельство на радиооборудование	1	1	-	Выдается на суда "река-море" плавания, не совершающие международные рейсы
					Выдается сварщику (оператору) при допуске к выполнению сварки

12. РС-2.6	Свидетельство о допуске сварщика	1	1	-	конструкций регламентированных частью 5 ПСВП
13. РС-2.5	Свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы с судов	1	1	-	Выдается на суда внутреннего и смешанного "река-море" плавания
14. РС-2.8	Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов	1	1	-	Выдается на суда внутреннего и смешанного плавания, признанные пригодными для перевозки опасных грузов
15. РС-5.0	Свидетельство о соответствии Правилам технических средств/оборудования	1	1	-	Оформляется на механизмы, электрическое и другое оборудование эксплуатировавшихся судов, предполагаемые к использованию при строительстве нового судна
16. РС-1.1	А к т освидетельствования судна	1	1	-	Оформляется по результатам любого освидетельствования судна или его элементов, если необходимо подробно отразить результаты освидетельствования
17. РС-1.2	Акт ежегодного освидетельствования судна	1	1	-	Оформляется в случаях, когда техническое состояние элементов судна не изменилось по сравнению с предыдущим освидетельствованием
18. РС-1.3	Акт очередного освидетельствования судна	1	1	-	Оформляется по результатам очередного освидетельствования судна
19. РС-1.4	Акт очередного освидетельствования корпуса	1	1	-	Оформляется после очередного освидетельствования корпуса судна
20. РС-1.5	А к т классификационного освидетельствования судна	1	1	-	Оформляется по результатам освидетельствования судна и его элементов
21. РС-3.3	Акт внутреннего освидетельствования гидравлического испытания сосудов под давлением	1	1	-	Оформляется при освидетельствовании сосудов
22. РС-1.6	А к т освидетельствования	1	1	-	Оформляется при освидетельствовании

	грузоподъемного устройства				грузоподъемного устройства
23. РС-4.0	А к т освидетельствования организации	1	1	-	Оформляется для последующего оформления Свидетельства о признании
24.РС-1.8	Акт дефектации корпуса	1	1	-	Оформляется при проведении дефектации корпуса

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан