

Об утверждении Правил осуществления технического надзора за палубными маломерными судами

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 сентября 2018 года № 669. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 26 октября 2018 года № 17615.

В соответствии с подпунктом 55-26) пункта 3 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" и подпунктом 26-28) пункта 1 статьи 9 Закона Республики Казахстан от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте" ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить прилагаемые Правила осуществления технического надзора за палубными маломерными судами.

2. Признать утратившим силу приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 458 "Об утверждении Правил по техническому надзору за маломерными судами" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11351, опубликован 10 июля 2015 года в информационно-правовой системе "Эділет").

3. Комитету транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление 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) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

4) 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) и 3) настоящего пункта.

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

5. 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 "

Министерство
Р е с п у б л и к и

национальной

экономики
К а з а х с т а н

" ____ " _____ 2018 год

Утверждены
приказом Министра по
инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 24 сентября 2018 года № 669

Правила осуществления технического надзора за палубными маломерными судами

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила осуществления технического надзора за палубными маломерными судами (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 55-26) пункта 3 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" и подпунктом 26-28) пункта 1 статьи 9 Закона Республики Казахстан от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте" и определяют порядок осуществления технического надзора за палубными маломерными судами.

2. Настоящие Правила распространяются на палубные маломерные суда, подлежащие государственной регистрации в судовой книге.

3. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

1) палубное маломерное судно – маломерное судно, имеющее горизонтальное водонепроницаемое перекрытие от носа до кормы из настила и набора в корпусе судна, опирающееся на борта, переборки и пиллерсы;

2) Регистр судоходства – созданное по решению Правительства Республики Казахстан республиканское государственное казенное предприятие классификации и обеспечения технической безопасности судов, палубных маломерных судов;

3) технический надзор - деятельность Регистра судоходства по освидетельствованию палубных маломерных судов;

4) освидетельствование - осмотр судна в целях определения его технического состояния в соответствии с требованиями, установленными техническими регламентами и правилами Регистра судоходства, направленными на обеспечение безопасности плавания судна с учетом его назначения и подтверждения класса;

5) Акт освидетельствования палубного маломерного судна – документ, выдаваемый Регистром судоходства и содержащий результаты освидетельствования;

6) удаление до места убежища – максимально допустимое расстояние в километрах (далее – км), которое измеряется вдоль кратчайшего безопасного в навигационном отношении пути от точки на избранном для плавания судна маршруте, к ближайшему доступному порту или месту убежища;

7) место убежища – естественно или искусственно защищенная акватория, которая используется судном как убежище при возникновении обстоятельств, которые угрожают его безопасности;

8) высота волны 1% обеспеченности ($h_{1\%}$) – высота волны, характеризующая режим нерегулярного волнения, в котором при непрерывном длительном наблюдении 1% фактических волн имеют высоту, превышающую указанную;

9) высота волны 3 % обеспеченности ($h_{3\%}$) – высота волны, характеризующая режим нерегулярного волнения, в котором при непрерывном длительном наблюдении 3% фактических волн имеют высоту, превышающую указанную.

Глава 2. Порядок проведения технического надзора

4. Технический надзор осуществляется на основании заявки судовладельца по форме, согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

5. По результатам технического надзора Регистром судоходства судовладельцу выдается Акт освидетельствования палубного маломерного судна.

6. Технический надзор состоит из следующих этапов:

1) первоначальное освидетельствование;

2) повторное освидетельствование;

3) внеочередное освидетельствование.

7. Первоначальное освидетельствование проводится на берегу или на плаву.

При постановке на учет судна в Регистр судоходства до его государственной регистрации, судно проходит первоначальное освидетельствование для подтверждения фактического соответствия судна данным о нем, указанным в правоустанавливающих документах.

В ходе первоначального освидетельствования проверяется исправность и работоспособность судовых технических средств, техническая документация на судно, устанавливаются условия, технические требования по его грузоподъемности и пассажироместности, допустимой мощности и количеству двигателей (подвесных моторов), допустимой площади парусов, району плавания (удалению от берега), минимальной высоте надводного борта, допускаемой высоте волны, оснащению спасательными и противопожарными средствами, сигнальными огнями, навигационным и другим оборудованием.

8. Палубное маломерное судно, предъявляемое к первоначальному освидетельствованию в целях постановки на учет, укомплектовывается аварийно-спасательным и иным снабжением, в соответствии с приложением 2 к настоящим Правилам (далее – приложение 2).

9. Повторное освидетельствование проводится не позднее 5 (пяти) рабочих дней до наступления срока указанного в Акте первоначального освидетельствования.

Повторное освидетельствование проводится на плаву.

Если в результате освидетельствования палубного маломерного судна установлено, что его характеристики не соответствуют правоустанавливающим документам или техническое состояние судна не отвечает требованиям безопасности судоходства, выявленные несоответствия указываются в Акте освидетельствования. Заявитель после устранения выявленных несоответствий уведомляет в письменном виде Регистр судоходства, который проводит внеочередное освидетельствование судна.

10. Внеочередное освидетельствование проводится:

1) после повреждений, без устранения которых не обеспечивается безопасность плавания судна;

2) в случае выявления дефектов, угрожающих безопасности плавания, и при уточнении технического состояния или района плавания судна, а также для проверки устранения причин, вызвавших приостановление действия Классификационного свидетельства;

3) после ремонта или модернизации маломерных судов без изменения типа, назначения и класса (категории) судна, но с существенным изменением его конструкции и (или) оборудования;

4) для судов, допустивших нарушение района плавания или сезонных ограничений, установленных актами освидетельствования;

5) по предписанию органов государственного надзора (контроля), и его должностных лиц;

6) при постановке и снятии судна с классификационного учета;

7) при подготовке и после осуществления разового перехода (перегона) судна вне установленных для судна районов и сезонов плавания;

8) по инициативе судовладельца.

11. Палубному маломерному судну устанавливаются ограничения скорости ветра, определенные проектантом в проектной и эксплуатационной документации (спецификации, руководстве пользователя и другой документации).

Освидетельствование судов, за исключением вызовов при аварийных случаях, осуществляется по предварительным заявкам, направляемым в Регистр судоходства не менее чем за 10 (десять) рабочих дней до освидетельствования.

12. Перед каждым освидетельствованием работник Регистра судоходства ознакамливается с результатами предыдущих освидетельствований и получает от

судовладельца сведения об устранении дефектов, выявленных после предыдущего освидетельствования (испытания) судна и его элементов.

13. Освидетельствования судна и его элементов проводятся в присутствии судовладельца или лица, ответственного за данные элементы судна.

14. По результатам освидетельствования определяется годность судна к перевозке заявленного судовладельцем количества пассажиров по общему расположению мест размещения людей на борту, наличию спасательных средств и выполнению других требований настоящих Правил.

Параграф 1. Общие требования по освидетельствованию корпуса

15. Освидетельствованию подлежат корпуса палубных маломерных судов из стали, легких сплавов, пластмасс (стеклопластик, многослойные композиции) и древесины.

16. При освидетельствовании корпуса проверяется техническое состояние рубок, кокпитов, закрытий люков и отверстий, леерного ограждения, и сеток.

17. На судах длиной более 12 (двенадцати) метров открытые палубы, на которые предусмотрен доступ людей, снабжаются прочным фальшбортом или леерным ограждением.

На судах длиной менее 12 (двенадцати) метров в этом случае допускается установка поручня по периметру надстройки или рубки.

На несамоходных судах эксплуатируемых без команд, леерное ограждение в районе грузового трюма и грузового бункера допускается заменять шкафутным брусом и поручнем по комингсу грузового люка или стенке грузового бункера.

18. Отдельные зоны открытых палуб надстроек и рубок, предназначенные для размещения и отдыха людей (соляные зоны), снабжаются дополнительными ограждениями, либо обеспечиваются надежной фиксацией человека в статическом положении при ходе судна.

19. Конструктивная противопожарная защита:

1) комплектуется огнетушителями в соответствии с таблицей 1 приложения 2 к настоящим Правилам;

2) обеспечиваются свободным доступом к огнетушителям, нахождением как минимум одного огнетушителя в пределах досягаемости лица, осуществляющего управление маломерного судна;

3) обеспечивается наличием надежных средств эвакуации на случай пожара обитаемых маломерных судов;

4) обеспечивается естественной или принудительной вентиляцией моторных отсеков, выгородок с топливными цистернами (баками) и помещений с оборудованием, работающем на газе;

5) для судов длиной более 6 (шести) метров обеспечивается наличием пожарного плана, с указанием расположения основных и дополнительных средств тушения и путей эвакуации;

6) размещается узлами топливной системы на стороне, противоположной выпускному коллектору;

7) для хранения судовых пиротехнических средств обеспечивается наличием плотно закрывающегося непроницаемого металлического ящика.

20. На палубных маломерных судах длиной более 12 (двенадцати) метров, помещения для двигателей внутреннего сгорания выгорожены непроницаемыми переборками.

21. На палубных маломерных судах, годных для перевозки пассажиров, водоизмещающих судах и на судах с динамическими принципами поддержания всех классов и категорий, надежно закрепляются мебель и предметы оборудования.

22. Освидетельствования включает проверку:

1) водонепроницаемой целостности корпуса;

2) наличия и расположения переборок (для многокорпусных судов);

3) объем и расположения кокпитов и рецессов; расположения люков и закрытий;

4) остойчивости;

5) отсутствия дефектов корпуса и надстроек, указанных в пункте 27 настоящих Правил.

23. Для освидетельствования судно устанавливается в состоянии обеспечивающее доступ к местам осмотра. Судовладелец обеспечивает судно с чистым высушенным корпусом и трюмным помещением.

24. Техническое состояние корпусов судов устанавливается по степени износа их основных связей, наличию деформаций и других повреждений, снижающих общую и местную прочности корпуса.

25. Независимо от материала, из которого изготовлен корпус, техническое состояние корпуса судна признается негодным в следующих случаях:

1) имеется общий остаточный прогиб (перегиб) корпуса, с разрывами, трещинами, потерей устойчивости балок продольного набора и их книц, комингсов грузовых люков, складками палубного настила, обшивки днища, бортов или другими признаками наметившегося перелома;

2) судно находится в затопленном состоянии;

3) имеются свищи, пробоины в обшивке корпуса, в водонепроницаемой палубе, в переборках, сколы обшивки корпуса;

4) выявлено наличие расслоений обшивки, отслоение приформовок от обшивки, нарушающих непроницаемость, трещин по обшивке пластмассовых корпусов;

5) нарушена целостность герметичных переборок;

- 6) отсутствуют или разгерметизированы предусмотренные конструкцией гермоотсеки, воздушные ящики и блоки плавучести;
- 7) неплотно закрыты воздушные ящики и гермоотсеки;
- 8) выявлено наличие дефектов транцевой доски или несоответствие ее размеров данным завода-изготовителя;
- 9) при обнаружении разрушений в соединении элементов конструкции корпуса по сварке, клепке, склейке, гвоздевым и иным соединениям (имеются расклеивания и трещины в швах, непровары, выпадение швов, выпадение или ослабление заклепок, гвоздей и болтовых соединений);
- 10) имеет место разрушение или отсутствие предусматриваемой проектом конструкции крепления к корпусу (болтов, шпилек, гаек, заклепок и сварных швов) в том числе отсутствие стопорных устройств на резьбовых соединениях фальшкилей, плавников, дейдвудных и гелмпортовых труб;
- 11) при обнаружении водотечности;
- 12) при неисправности средств защиты экипажа и пассажиров, закрытий отверстий;
- 13) наличие видимых повреждений корпусов маломерных судов, изготовленных из пластмассы и бакелизированной фанеры (короблений, надрезов, истираний, следов ремонта, находящихся ниже ватерлинии), которые могут повлечь за собой водотечность;
- 14) наличие червоточин, поражений гнилью элементов корпуса деревянного маломерного судна.

Параграф 2. Требования по освидетельствованию корпусов из стали

26. Средние остаточные толщины основных групп связей для судов длиной более 6 (шести) метров приведены в таблице 2 приложения 2 к настоящим Правилам.

27. Местные остаточные деформаций конструкций корпусов из стали приведены в таблице 3 приложения 2 к настоящим Правилам.

28. Техническое состояние корпуса признается негодным в следующих случаях:

1) при износе связей, превышающих средние остаточные толщины указанных в таблице 2 приложения 2 к настоящим Правилам;

2) при отношении f/l , превышающем 0,1, где f – максимальная стрелка прогиба вмятины, а l – минимальная хорда вмятины;

3) значения стрелок прогиба гофрировки и бухтин превышают местные остаточные деформаций указанные в таблице 3 приложения 2 к настоящим Правилам.

4) выявлен износ сварных швов на глубину ниже поверхности соединяемых листов.

Параграф 3. Требования по освидетельствованию корпусов из легких сплавов

29. Средние остаточные толщины основных групп связей приведены в таблицах 2 и 4 приложения 2 к настоящим Правилам.

30. Местные остаточные деформаций конструкций корпусов из легких сплавов приведены в таблице 3 приложения 2 к настоящим Правилам.

31. Техническое состояние корпуса признается негодным в следующих случаях:

1) отношение стрелки прогиба вмятины к ее наименьшему размеру в плане f/l превышает 0,05 и 0,07 для корпусов из дюралюминиевых и алюминиево-магниевых сплавов соответственно;

2) максимальные стрелки прогиба гофрировки превышают 0,03 и 0,05 расстояния между балками судового набора для дюралюминиевых и алюминиево-магниевых сплавов соответственно;

3) максимальные стрелки прогиба бухтин превышают 0,05 и 0,07 расстояния между балками судового набора для дюралюминиевых и алюминиево-магниевых сплавов соответственно;

4) ослабления заклепочных соединений привело к нарушению непроницаемости;

5) суммарная ширина листов наружной обшивки и настилов палуб, подверженных межкристаллитной и пленочной коррозии (характерный серый налет, глубокие язвы, вспучивание и расслоение металла) превышает 0,2 ширины основных групп связей в данном сечении.

Параграф 4. Требования по освидетельствованию пластмассовых корпусов судов

32. Освидетельствования корпуса из пластмасс, в дополнение к пункту 22 настоящих Правил включает проверку:

1) водотечности;

2) отсутствия трещин, осмотических пузырей, отслоения оболочки;

3) отсутствия сколов, трещин декоративного слоя, трещин обшивки;

4) отсутствия трещин, отрыва приформовок.

Параграф 5. Требования по освидетельствованию деревянных корпусов судов

33. Освидетельствование деревянного корпуса, в дополнение к пункту 22 настоящих Правил включает проверку отсутствия следующих дефектов:

1) загнивание, трещины, расслоение в наружной обшивке, наборе, районах шпунтового пояса, районах притыкания к штевням, выхода гребного вала, гелмпорта, забортных отверстий, цистерн, транце, настиле палубы, ватервейсе, комингсах рубки, кокпита, люков, колодца кокпита;

2) древоточцы, механический износ (истирание), сколы в наружной обшивке и настиле палубы.

34. Техническое состояние деревянного корпуса признается негодным в следующих случаях, в дополнение к пункту 27 настоящих Правил:

1) наблюдаются расслоения обшивки, надрезы, коробление фанерных листов, ослабление соединений (выпадения или ослабления в гнездах шурупов), нарушающих непроницаемость;

2) появились трещины по обшивке и набору;

3) установлено наличие червоточин, очагов поражений гнилью; зафиксировано загнивание деревянной обшивки до глубин, при которых толщины обшивочных поясов, оставшиеся после удаления гнили, меньше толщин, определяемых с учетом допустимого износа;

4) износ головок металлического крепежа более $1/3$ их высоты и уменьшение диаметра болтов (гвоздей) более $0,1$ первоначального диаметра.

Параграф 6. Оценка остойчивости, непотопляемости, маневренности.

Проведение испытаний

35. При проверке остойчивости, непотопляемости, маневренности маломерных судов проводятся испытания мореходных качеств (плавучести, остойчивости и непотопляемости).

36. Непотопляемость палубных маломерных судов обеспечивается одним из следующих способов:

1) делением корпуса на водонепроницаемые отсеки;

2) установкой элементов плавучести (воздушных ящиков) в корпусе судна.

37. При испытании маневренности палубного маломерного судна необходимо руководствоваться эксплуатационной технической документацией судна.

Параграф 7. Общие указания по освидетельствованию механизмов

38. Испытания на главные и вспомогательные двигатели, в том числе бензиновые, установленные на палубных маломерных судах, редукторы, реверсивно-редукторные передачи, разобщительные и другие муфты, валопроводы и движители, компрессоры, насосы, вентиляторы, сепараторы и палубные механизмы (далее — механизмы) проводятся со всеми штатными приборами, аппаратами, устройствами дистанционного и автоматического управления и сигнализацией. Освидетельствование и испытание в действии оборудования автоматизации проводятся совместно с механизмами, устройствами, системами, к которым относится это оборудование.

39. Для освидетельствования и проверки в действии механизмы предъявляются в исправном состоянии, за исключением освидетельствований, связанных с предстоящим или производимым ремонтом и аварийными случаями.

Перед освидетельствованием работник Регистра судоходства ознакомливается с имеющимися документами (чертежами, описаниями, схемами, формулярами, паспортами, руководствами (инструкциями) по эксплуатации и обслуживанию, заключениями специализированных организаций по техническому (сервисному) обслуживанию механизмов).

40. При освидетельствовании двигателей (в том числе подвесных), произведенных за пределами Республики Казахстан, признаются документы, выданные специализированными организациями, по их техническому (сервисному) обслуживанию, отражающие техническое состояние указанных двигателей. Срок действия указанных документов устанавливается изготовителями двигателей или специализированными организациями по техническому (сервисному) обслуживанию.

В эксплуатационных документах, поставляемых вместе с судном, изготовителем судна указывается информация о допущенных к установке на судно бензиновых двигателях, а также их технические характеристики и места размещения оборудования, содержащего бензин (двигателей, бензобаков, трубопроводов, арматуры).

Не допускается установка оборудования, содержащего бензин, в отсеках судна, не предназначенных для этих целей.

41. При проведении освидетельствований внимание уделяется проверкам:

- 1) топливной системы (трубопроводы, арматура, топливные цистерны);
- 2) наличие и исправности глушителя;
- 3) исправности системы дистанционного управления двигателем (если, это предусмотрено конструкцией);
- 4) легкости включения (выключения) реверс-редуктора на различных режимах плавания, фиксирования рукоятки реверса в положениях "вперед", "назад", "нейтрально", исключающих возможность самопроизвольного включения или выключения реверса;
- 5) исправности блокировки запуска двигателя (мотора) при включенном реверсе, если это предусмотрено конструкцией;
- 6) отсутствия люфта или боя гребного вала (винта);
- 7) отсутствия значительной вибрации при работе двигателя (мотора), которая может привести к появлению трещин в деталях двигателя, фундаменте, в соединениях и трубопроводах систем и элементах корпуса судна.

42. Объем первоначального освидетельствования механизмов устанавливается в зависимости от их наработки, технического состояния, наличия технической документации.

43. При проведении повторного освидетельствования механизмов выполняются следующие проверки и испытания:

- 1) проверка эксплуатационной документации механизмов;

2) осмотр механизмов в доступных местах и проверка их в действии на различных режимах;

3) проверка в действии на различных режимах главных и вспомогательных двигателей, валопроводов, систем и обслуживающих их устройств, а также средства связи машинного отделения с рулевой рубкой (при их наличии по проекту судна);

4) проверка соответствия рабочих параметров двигателей, значения которых не выходят за пределы, установленные организацией-изготовителем;

5) проверка работоспособности дистанционного автоматического управления (дистанционного управления), правильности и точности исполнения всех задаваемых команд по запуску, изменению частоты вращения и реверсированию двигателей;

6) проверка в действии устройств аварийной остановки главных и вспомогательных двигателей с поста управления судном (рулевой рубки);

7) проверка систем автоматической сигнализации (аварийно-предупредительной сигнализации главных и вспомогательных двигателей, сигнализации наличия подсланевых вод, воды в трюмах и другие) и приборов контроля и защиты главных и вспомогательных двигателей.

44. При проведении внеочередного освидетельствования механизмов дополнительно к проверкам и испытаниям, указанным в пункте 46 настоящих Правил, выполняются:

1) проверка представленных судовладельцем документов, отражающих результаты дефектации механизмов, либо проверка документов о проведении технического обслуживания в специализированных организациях;

2) проверка технического состояния упорного, промежуточного и гребного валов (при их наличии).

45. Работник Регистра судоходства устанавливает объем осмотров, измерений и связанных с ними вскрытий, разборки и демонтажа механизмов в каждом конкретном случае, принимая во внимание конструкцию, инструкцию по эксплуатации, срок службы, наработку, результаты предыдущего освидетельствования, проведенные ранее ремонты и замены, а также значения рабочих параметров двигателей.

46. По результатам осмотров, измерений и испытаний, отраженных в документах, представленных судовладельцем, и выборочного контроля работник Регистра судоходства определяет техническое состояние механизмов, руководствуясь критериями по определению их технического состояния, указанными в пунктах 44 и 68 настоящих Правил.

47. Техническое состояние механизмов устанавливается по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных износах, дефектах, неисправностях и произведенных ремонтах и заменах по документации, представляемой судовладельцем.

Допускаемые параметры износов, дефектов и неисправностей конструкций, узлов и деталей определяются по конструкторской документации, инструкциям и формулярам организаций – изготовителей и указаниям настоящих Правил.

Техническое состояние механизмов признается годным, если они находятся в работоспособном состоянии и не выявлено превышение допускаемых износов и дефектов.

48. Техническое состояние механизмов признается негодным по следующим критериям:

1) превышение допускаемых износов, дефектов узлов и деталей, невыполнение технического (сервисного) обслуживания в объемах и сроки, регламентированные эксплуатационной документацией изготовителя;

2) отклонения рабочих параметров двигателей, выходящие за пределы, установленные организацией-изготовителем;

3) пропуски газов через уплотнения головок блоков, форсунок, пусковых клапанов и другой арматуры и прорыв газов в картер двигателя и машинное отделение, разрушения, трещины, сквозные раковины или выкрашивания в крышках цилиндров и цилиндрических втулках;

4) пропуски газовойпускной системы;

5) неисправные или не прошедшие калибровки контрольно- измерительные приборы.

Параграф 8. Дополнительные требования к судам, годным для перевозки пассажиров

49. Проверка соответствия механизмов, топливных баков и обслуживающих их трубопроводов, применяемых на судне, своему назначению.

50. Проверка функционирования стартерного устройства. Если в качестве такого устройства используется аккумуляторная батарея, предусматривается возможность ее зарядки.

Параграф 9. Общие указания по освидетельствованию общесудовых систем

51. Настоящий параграф распространяется на следующие общесудовые системы:

1) осушительная;

2) пожаротушения водяная, углекислотная, аэрозольная (при их наличии);

3) вентиляции;

4) кондиционирования и обогрева помещений, питьевой воды;

5) технической воды, фановая;

6) сбора льяльных вод.

Все системы проверяются в действии. Проверка производится с использованием всех штатных насосов, компрессоров, дистанционных приводов и сигнальных устройств.

52. При освидетельствовании системы водотушения проверяют напор в любом пожарном кране при максимальном расходе воды.

53. При освидетельствовании системы аэрозольного тушения ее исправность устанавливают по индикации на щите управления и сигнализации, а работоспособность проверяют методом имитации. Контролируют также надежность крепления оборудования.

54. При освидетельствовании системы углекислотного тушения ее работоспособность проверяют сжатым воздухом.

Наличие углекислоты в баллонах проверяют по акту взвешивания, представляемому судовладельцем. Допустимое отклонение массы углекислоты в баллонах при этом не должно превышать 10 % от предусмотренной проектом или инструкцией по эксплуатации установки.

55. При освидетельствовании противопожарных систем проверяют в действии систему пожарной сигнализации.

56. Систему осушения проверяют в действии путем пробной откачки воды из отсеков корпуса.

57. При освидетельствовании системы вентиляции ее проверяют в действии путем пуска и остановки с постов управления. Особое внимание уделяют проверке системы вентиляции в помещениях, в которых находятся бытовая установка сжиженного газа (плита), и помещениях (выгородках), в которых хранятся баллоны.

58. Техническое состояние системы признается годным, если система функционирует правильно, утечек рабочих сред не выявлено, а контрольно-измерительные приборы исправны.

59. Техническое состояние элементов систем, перечисленных в пункте 54 настоящих Правил, признается негодным, если выявлены:

- 1) разрушения, трещины, сквозные раковины в корпусе;
- 2) разрушения, трещины, задиры в деталях движения, подшипниках, соединительных и фрикционных муфтах;
- 3) ослабление крепления элементов систем к фундаментам, повышенная вибрация;
- 4) посторонние шумы при работе агрегатов;
- 5) разрушение стенок и изоляции трубопроводов, протечки рабочих сред через соединения трубопроводов, износ сальниковых уплотнений, неправильное функционирование арматуры.

Параграф 10. Освидетельствование общесудовых систем

60. При освидетельствовании проверяется наличие документации сопровождения на оборудование, входящее в состав систем и актов испытаний.

61. Объем освидетельствования систем устанавливается в зависимости от срока службы судна, технического состояния его элементов, наличия технической документации и осуществляется не менее объема очередного освидетельствования.

62. Объем освидетельствования включает:

1) наружный осмотр систем в доступных местах;

2) проверку всех систем в действии;

3) проверку исправности системы питьевой воды. Результаты испытаний и лабораторных анализов хранятся на судне.

Параграф 11. Определение технического состояния общесудовых систем

63. Техническое состояние систем устанавливается по результатам освидетельствования и испытаний их элементов (насосов, компрессоров, сепараторов, вентиляторов, теплообменных аппаратов, фильтров, трубопроводов и арматуры) с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных износах, дефектах, произведенных ремонтах и заменах по судовой документации.

64. Износы и дефекты элементов систем устанавливаются в соответствии с конструкторской документацией, инструкциями и формулярами организаций-изготовителей, и указаниями настоящих Правил.

65. Техническое состояние систем и их элементов признается негодным, если износы и дефекты превышают нормы, установленные в документах организаций-изготовителей.

Параграф 12. Общие указания по освидетельствованию судовых устройств и снабжения

66. Освидетельствование судовых устройств (рулевое, подруливающие, якорное, буксирное, швартовное, шлюпочное, поворота фальшкилей и плавников), спасательных и сигнальных средств, противопожарных, навигационных и аварийных снабжений, грузоподъемных устройств производится одновременно с освидетельствованием корпуса. Судовые устройства проверяются в действии в укомплектованном состоянии с использованием штатных приборов.

Судовладельцем представляются сведения о выявленных в эксплуатации износах, повреждениях и дефектах, произведенных ремонтах и заменах.

Проверка действий судовых устройств, после проведения ремонтных работ с заменой составных элементов, выполняется на швартовных и в случае необходимости на ходовых испытаниях судна.

67. Состав якорного снабжения маломерных судов допускается определять с помощью общепринятых норм, приведенных в технической литературе и нормативных документах.

68. Критерии оценки при проведении освидетельствования рулевого устройства:

1) возможность перекладки руля с борта на борт в пределах не менее 35° , для подвесного лодочного мотора – не менее 30° .

2) отсутствие заеданий при вращении штурвала;

3) наличие информации о положении руля относительно диаметральной плоскости при помощи установленного указателя на месте рулевого, если маломерное судно оборудовано дистанционным рулевым управлением;

4) отсутствие обрывов каболок в штуртросе;

5) отсутствие повреждений пера руля и деталей рулевого привода; наличие аварийного средства управления судном на малой скорости, при оборудовании маломерного судна дистанционным рулевым управлением.

69. Основанием для оценки технического состояния якорного и швартовно-буксирного устройства как "негодное" является несоответствие хотя бы одному из нижеперечисленных требований:

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

2) износ звеньев якорной цепи более 10% от первоначального диаметра;

3) количество обрывов проволок стального якорного каната более 10% от их общего количества в любом месте на длине, равной 8 (восемью) диаметрам.

Параграф 13. Освидетельствование судовых устройств и снабжения

70. При освидетельствовании проверяется наличие документации сопровождения на судовые устройства, снабжения и акты испытаний.

71. Объем освидетельствования судовых устройств и снабжения устанавливается в зависимости от срока службы судна, технического состояния его элементов, наличия технической документации.

Параграф 14. Повторное освидетельствование судовых устройств и снабжения

72. При освидетельствовании рулевого устройства осматривается рулевой привод, штуртрос, валиковая проводка, румпель, сектор, буферные пружины, ограничители поворота рулей (насадок), гидроцилиндры, насосы, трубопроводы и арматура гидроприводов, а также другие доступные для осмотра детали.

Рулевое устройство проверяется в действии при остановленных и работающих на разных режимах главных двигателях. Основной рулевой привод следует проверить путем многократной перекладки руля с борта на борт, запасной – путем перекладки руля с борта на борт при режиме работы главных двигателей, соответствующем

скорости переднего хода судна, равной 60 % наибольшей. Одновременно проверяется правильность показаний аксиометра.

Основной и запасной рулевые приводы необходимо проверить в действии как от основного, так и от аварийного источника питания.

Подруливающее устройство следует проверить в действии.

73. При осмотре якорного устройства осматривается масса якоря, а также калибр (диаметра) и длина цепей (якорных тросов) на соответствия его проекту.

74. Шлюпочное устройство и шлюпки испытываются путем спуска и подъема шлюпок, проверяется комплектность снабжения шлюпок.

75. При осмотре буксирного устройства надлежит проверить состояние буксирного гака, буксирного каната, буксирных кнехтов, надежность их крепления к корпусу судна и состояние ограничительных устройств.

Проверяется подвижность буксирного гака с закрепленным на нем канатом, отдачу буксирного каната с гака, устройство дистанционной отдачи гака из рубки, работу буксирной лебедки по выбору и травлению каната с дистанционного и местного постов управления, отключение барабана от самотормозящего привода и свободное стравливание каната, работу механизмов, тормозов и электрооборудования лебедки.

76. При осмотре сигнальных средств проверяется соответствие сигнально-отличительных фонарей, звуковых и пиротехнических средств. Фонари и звуковые средства проверяются в действии.

77. При осмотре судового снабжения необходимо проверить соответствие спасательного, навигационного, аварийного и пожарного снабжения нормам, установленным в параграфах 19-22 настоящих Правил. Техническое состояние снабжения следует проверить внешним осмотром.

Параграф 15. Освидетельствование судовых устройств и снабжения

78. Перед освидетельствованием работник Регистра судоходства знакомится с представленными судовладельцем документами, отражающими техническое состояние судовых устройств и снабжения.

79. На слипе, в доке или поднятом на берег судне проверяется состояние элементов устройств, расположенных в подводной части корпуса.

80. Каждый металлический спасательный прибор испытывается на непроницаемость, а каждый пластмассовый спасательный прибор – на плавучесть.

Шлюпка, прошедшая ремонт с заменой ответственных элементов (обшивка, киль, планширь), подвергается дополнительному испытанию на прочность.

После испытаний на спасательном приборе ставится штамп с указанием даты испытания.

Параграф 16. Определение технического состояния судовых устройств и снабжения

81. Техническое состояние судовых устройств и снабжения определяется по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных износах, дефектах, повреждениях, неисправностях, произведенных ремонтах и заменах по документации, представляемой судовладельцем.

82. Износы и дефекты судовых устройств и снабжения устанавливаются в соответствии с конструкторской документацией, инструкциями и формулярами организаций-изготовителей.

83. Техническое состояние судовых устройств и снабжения признается годным, если при их освидетельствовании не выявлено превышения износов и дефектов, устройства находятся в работоспособном состоянии, а снабжение соответствует нормам, установленным в настоящих Правилах.

84. Техническое состояние судовых устройств и снабжения признается негодным по следующим критериям:

1) обнаружены недопустимые износы, дефекты или неисправность устройств, их механизмов и конструкций;

2) некомплектность судового снабжения;

3) если значения зазоров в гельмпортных втулках превышают нормы, указанные в конструкторской документации. В случае отсутствия в конструкторской документации соответствующего указания необходимо пользоваться требованиями, предусмотренными в приложении 2 к настоящим Правилам.

Параграф 17. Освидетельствование парусного вооружения палубных маломерных судов

85. Критерии оценки при проведении освидетельствования парусного вооружения производятся в соответствии с требованиями паспортных данных на палубное маломерное судно.

86. Указанные в паспортных данных требования являются обязательными, и при невыполнении любого из них состояние судна по парусному вооружению оценивается как "негодное".

Параграф 18. Освидетельствование бытовых нагревательных установок палубных маломерных судов

87. Перед каждым освидетельствованием бытовых нагревательных установок работник Регистра судоходства знакомится с результатами предыдущих

освидетельствований и получает от судовладельца сведения об устранении дефектов, выявленных после предыдущего освидетельствования бытовых установок сжиженного газа, камбузов, камбузных плит, грелок и печей.

Требования данного параграфа не распространяются на переносные бытовые нагревательные приборы.

88. При проведении освидетельствования проверяется наличие документации сопровождения на бытовые нагревательные установки и комплектующее их оборудование (паспорта, формуляры, сертификаты, акты испытаний).

89. Повторное освидетельствование бытовых нагревательных установок проводится одновременно с освидетельствованием обслуживающих их систем. При освидетельствовании проверяются работоспособность установок в целом и результаты испытания всех соединений газопровода бытовых установок сжиженного газа на герметичность путем обмазки их мыльным раствором. Проверяется наличие сведений о сроках и объеме проведенного технического обслуживания бытовых нагревательных установок, а также акты о проверках и испытаниях с заключением специализированной организации об исправности бытовых установок сжиженного газа.

Параграф 19. Определение технического состояния бытовых нагревательных установок палубных маломерных судов

90. Техническое состояние бытовых нагревательных установок признается негодным в следующих случаях:

- 1) потребители газа не оборудованы автоматическими устройствами прекращения подачи газа или указанные устройства не исправны;
- 2) выявлена негерметичность соединений газопровода;
- 3) помещения, в которых установлено газовое оборудование, не оборудованы вентиляцией.

Параграф 20. Освидетельствование электрического оборудования палубных маломерных судов

91. Испытания электрического оборудования в действии проводят со всеми штатными приборами, аппаратами, устройствами дистанционного и автоматического управления, сигнализацией и защитой.

92. При освидетельствовании проверяется:

- 1) надежное крепление аккумуляторов и защита их от проникновения воды;
- 2) сопротивление изоляции;
- 3) исправность системы вентиляции, исключающей возможность скопления газов, выделяющихся из аккумуляторов;

4) водозащищенное исполнение сигнально-отличительных фонарей, светильников, штепсельных разъемов и выключателей, расположенных вне корпуса палубного маломерного судна;

5) надежное крепление и целостность кабелей.

6) наличие защитного заземления металлических корпусов электрического оборудования;

7) наличие и исправность ограждений, защищающих от прикосновения к неизолированным токоведущим и открытым движущимся частям;

8) защита электрического оборудования от механических повреждений и попадания на него воды, пара, топлива и смазочного масла;

9) соблюдение противопожарных мер при установке электрического оборудования;

10) наличие и исправность молниеотводного устройства;

11) результаты измерения сопротивления изоляции электрического оборудования.

93. При осмотре аккумуляторов проверяют:

1) исправность аккумуляторов и надежность их крепления;

2) работу аккумуляторной батареи при включении на разряд;

3) функционирование зарядного устройства на всех ступенях зарядного тока.

94. Применительно к электрическому оборудованию хозяйственного, бытового и технологического назначения следует проверять:

1) кабельные трассы от источника электрической энергии до оборудования;

2) защитные устройства;

3) сопротивление изоляции;

4) защитные заземления.

95. При проведении освидетельствования питание всех потребителей должно осуществляться от судовых источников электрической энергии.

По согласованию с Регистром судоходства допускается проведение освидетельствования при питании судовых потребителей от береговых источников электроэнергии, имеющих надлежащие параметры.

Параграф 21. Определение технического состояния электрического оборудования

96. Определение технического состояния электрического оборудования проводится по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных износах, дефектах, неисправностях и проведенных ремонтах и заменах по документации, представляемой судовладельцем (актам дефектации, актам испытаний, результатам измерений, формулярам, журналам).

97. Техническое состояние электрического оборудования признается годным, если оно находится в работоспособном состоянии, сопротивление изоляции в норме.

98. Техническое состояние электрического оборудования признается негодным, если:

- 1) сопротивление изоляции ниже допустимых значений, указанных в таблице 5 приложения 2 к настоящим Правилам;
- 2) имеются износы и дефекты, значения параметров которых превышают допустимые техническими условиями или организацией - изготовителем;
- 3) неисправны регуляторы напряжения, аппараты коммутации, защиты, контроля и сигнализации генераторов электростанции;
- 4) повреждена изоляция кабелей (выкрашивание, разъедание, вспучивание);
- 5) неисправны аварийные источники и потребители электрической энергии.

Параграф 22. Освидетельствование средств радиосвязи и навигационного оборудования

99. При освидетельствовании радио и навигационного оборудования следует проверить:

- 1) наличие эксплуатационных документов;
- 2) крепление аппаратуры и антенн;
- 3) соответствие чертежам марок и сечений кабелей;
- 4) состояние наружных оболочек кабелей;
- 5) запас кабеля перед вводом в аппаратуру;
- 6) непрерывность экранирования силовой кабельной сети и радиочастотных кабелей;
- 7) заземление оболочек кабельной сети, корпусов радиоаппаратуры на корпус судна ;
- 8) сопротивление изоляции антенн, кабельной сети и источников питания;
- 9) наличие ограждений токоведущих и вращающихся частей оборудования;
- 10) установку защитных устройств у ввода передатчиков (колонки, металлические сетки, щиты и пр.);
- 11) наличие защитного заземления.

100. При освидетельствовании радио и навигационного оборудования проверка его работоспособности должна проводиться при питании от основного и аварийного источников электрической энергии.

101. При освидетельствовании радиостанций и судовой земной станции спутниковой связи проверяют установление двусторонней связи с судовыми и береговыми станциями и выполняют их проверку в действии.

102. При испытании средства определения курса судна проверяют устойчивость показаний на прямом курсе и при маневрировании.

103. При освидетельствовании радиолокационной станции проверяют:

- 1) минимальную дальность обнаружения буя, бакена, берега и пр.;
- 2) максимальную дальность обнаружения низкого и высокого берегов, буя, бакена, судна.

104. При освидетельствовании приемоиндикатора ГНСС ГЛОНАСС или ГЛОНАСС /GPS и транспондера автоматический индикатор судна (далее - АИС) проверяют:

- 1) работоспособность в соответствии с инструкцией (руководством) по эксплуатации изделий;
- 2) передачу установленных данных судовой АИС в автоматическом режиме и по запросу на береговую базовую станцию АИС.

Параграф 23. Снабжение спасательными средствами и спасательным оборудованием

105. Суда, предназначенные для перевозки пассажиров, самоходные и несамоходные паромы, на подводных крыльях, воздушной подушке и глиссирующих снабжаются коллективными спасательными средствами, в соответствии с приложением 2 к настоящим Правилам.

106. Снабжение коллективными спасательными средствами самоходных судов, кроме судов, указанных в таблицах 6-7 приложения 2 к настоящим Правилам, обеспечивается в соответствии с таблицей 8 приложения 2 к настоящим Правилам.

Снабжение коллективными спасательными средствами несамоходных судов, кроме судов, указанных в таблицах 6-7 приложения 2 к настоящим Правилам, обеспечивается в соответствии с таблицей 9 приложения 2 к настоящим Правилам.

Несамоходные суда, предназначенные для эксплуатации в бассейнах разрядов "Р" и "Л", а также рыбопромысловые суда категорий 4 и 5, эксплуатируемые группами не менее 2-х единиц в прибрежных районах Каспийского моря, коллективными спасательными средствами допускается не снабжать.

Несамоходные суда, эксплуатируемые без команд, спасательными средствами допускается не снабжать.

107. Самоходные и несамоходные паромы, предназначенные для эксплуатации на переправах рек и каналов разрядов "Р" и "Л", допускается снабжать на каждые 5 (пять) метров габаритной длины парома одним спасательным кругом, количество спасательных средств предусмотрены в таблице 10 приложения 2 к настоящим Правилам.

108. Судно снабжается спасательными жилетами исходя из обеспечения 100 % людей, находящихся на борту.

При перевозке детей судовладельцем предусматриваются детские спасательные жилеты в количестве, соответствующем количеству перевозимых детей, их количество составляет не менее чем на 10 % от допускаемого количества пассажиров.

109. Количество спасательных кругов на судне снабжаются в соответствии с таблицей 10 приложения 2 к настоящим Правилам.

110. Все палубные маломерные суда снабжаются одним комплектом оборудования для осушения трюма.

Параграф 24. Снабжения сигнальными и пиротехническими средствами, аварийного снабжения

111. Снабжение палубных маломерных судов внутреннего плавания сигнально-отличительными средствами и сигнально-отличительными фонарями должно соответствовать требованиям Правил плавания по внутренним водным путям, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 537 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11347).

Палубные маломерные суда, эксплуатируемые на участках с морским режимом судоходства, снабжаются сигнальными средствами, требуемыми при плавании по внутренним водным путям и сигнальными средствами, требуемыми при плавании в морских районах в соответствии с положениями Международных Правил предупреждения столкновения судов (МППСС-72), независимо от характера совершаемого рейса.

Снабжение палубных маломерных судов внутреннего водного плавания сигнально-отличительными средствами и сигнально-отличительными фонарями приведены в таблице 11 приложения 2 к настоящим Правилам.

112. Снабжение судов пиротехническими средствами принимаются в соответствии с таблицей 12 приложения 2 к настоящим Правилам.

113. Аварийно снабжения палубных маломерных судов допущенных к эксплуатации в морских прибрежных районах, приведены в таблице 12 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 25. Противопожарное снабжение

114. Количество пожарного снабжения на палубных маломерных судов определены в таблице 1 приложения 2 к настоящим Правилам.

Параграф 26. Навигационное снабжение, оснащение средствами связи и навигации

115. Самоходные палубные маломерные суда длиной до 12 (двенадцати) метров снабжаются биноклем призмным, футштоком, суда длиной свыше 12 (двенадцати)

метров дополнительно оснащаться средствами связи и навигации согласно таблице 13 приложения 2 к настоящим Правилам.

116. Радио и навигационное оборудование, в том числе не входящее в состав оборудования, перечисленного в таблице 13 приложения 2 к настоящим Правилам, но установленное на судне, может эксплуатироваться при условии наличия документа подтверждающего соответствия требованиям Регистра судоходства.

Приложение 1
к Правилам осуществления
технического надзора за
палубными маломерными
судами
Форма
Регистр судоходства Казахстана
"__" _____ 20__ года

Заявка

(полное наименование организации или фамилия, имя, отчество (при его наличии)
владельца палубного маломерного судна (объекта)) Название палубного
маломерного судна (объекта)

_____ п р о е к т №

место дислокации палубного маломерного судна (объекта)

(юридический адрес владельца палубного маломерного судна (объекта))

(фактический адрес владельца палубного маломерного судна (объекта))

вид работ выполняемых судном или объектом

Провести _____ освидетельствование палубного

(вид освидетельствования)
маломерного судна (объекта). Дата готовности палубного маломерного судна к освидетельствованию _____ (объекта) _____

Контактный телефон: _____

Владелец палубного маломерного судна (объекта)

(подпись)

(фамилия, имя, отчество (при наличии))

Исполнитель _____

Телефон _____

Приложение 2
к Правилам осуществления
технического надзора за
палубными маломерными
судами

Требования к безопасной эксплуатации палубных маломерных судов

Таблица 1

Наименование	Количество пожарного снабжения
Огнетушители ручные переносные:	
порошковые или пенные	1 – в машинном помещении, 1 – в камбузе, работающем на газе, ж и д к о м или твердом топливе
порошковые или углекислотные	1 – в помещении, где расположено оборудование для управления судном
Покрывала размерами 1,0x1,5 м	1 – в машинном помещении
Ведра 10 л.	2 – на судно
П р и м е ч а н и я : 1. Допускается применять порошковые и углекислотные огнетушители с зарядом массой не менее 1,4 кг, пенные – вместимостью не менее 3,5 дм ³ . 2. Суда длиной менее 12 м допускается снабжать одним огнетушителем и одним ведром.	

Таблица 2

Основные группы связей	Средние остаточные толщины
Настил палубы, обшивка днища, скуловой пояс, комингсы люков, набор палубы и днища:	0,6 t
Обшивка бортов в любом сечении по длине корпуса	0,55 t
Набор бортов, поперечных водонепроницаемых переборок на любом участке по длине корпуса	0,55 t
П р и м е ч а н и я . 1. t – средняя толщина группы элементов связей корпуса. 2. Износы групп связей корпуса судна следует принимать применительно к толщинам, указанным в проекте, а при отсутствии проектных данных – применительно к толщинам, регламентированным	

П р а в и л а м и .

3. Оценку технического состояния корпуса по износам следует устанавливать в зависимости от степени износа отдельных групп связей с наихудшей оценкой.
4. Значение среднего износа определяется как отношение суммы остаточных толщин в местах контрольных измерений, отнесенное к числу контрольных измерений на выбранной площади. В качестве выбранной площади обычно принимается площадь поверхности корпуса (палубы) шириной в шпацию и длиной около метра или погонный метр элементов корпусного набора.

Таблица 3

Нормируемый параметр	Местные остаточные деформаций
Степень распространения вмятин по ширине корпуса в одном сечении b_j/V отдельно для палубы и днища в средней части корпуса	0,35
Максимально допустимая стрелка прогиба вмятин f , мм, для палубы и днища:	
в средней части корпуса в оконечностях судов	1/12 шпации 1/10 шпации
Максимально допустимая стрелка прогиба вмятин f , мм, для бортов и второго дна независимо от расположения вмятин по длине судна	1/10 шпации

П р и м е ч а н и я :

1. b_j – суммарная протяженность вмятин по ширине судна, V – ширина палубы или днища.
2. При несовпадении оценок по различным нормируемым показателям техническое состояние следует оценивать по худшей оценке.
- Средней частью корпуса считается участок длины судна, равный $0,5L$ (по $0,25L$ в нос и корму от мидель-шпангоута), оконечностью судна – участок длины считая от носового и кормового перпендикуляров, равный $0,25L$

Таблица 4

Материал	Основные группы связей корпуса	Средние остаточные толщины
1. Дюралюминиевые сплавы	Обшивка днища, набор днища	0,85t
	Настил палубы (тента надстройки), набор палубы	0,80t
	Обшивка борта, набор борта	0,75t
2. Алюминиево- магниевые сплавы	Обшивка днища, набор днища	0,80t
	Настил палубы (тента надстройки), набор палубы	0,80t
	Обшивка борта, набор борта	0,75t

Примечание. t – проектная толщина элементов связей корпуса, мм

Таблица 5

Наименование электрического оборудования	Допускаемое значение сопротивления изоляции, МОм
1. Электрические машины, для которых минимальное допускаемое при эксплуатации сопротивление изоляции установлено техническими условиями или организацией-изготовителем	По техническим условиям или данным организации-изготовителя
2. Генераторы судовой электростанции, для которых нет данных о минимальном допускаемом значении сопротивления изоляции, при номинальном напряжении, В:	
до 500	0,2
более 500	0,001U

3. Прочие электрические машины, для которых нет данных о минимальном допуске значения сопротивления изоляции	0,2
4. Главные распределительные устройства при отключенных потребителях	1,0
5. Прочие распределительные устройства, пульты управления, при номинальном допуске напряжении, В:	
до 100	
от 101 до 500	0,2
6. Магнитные станции, пусковые устройства, резисторы	0,2
7. Силовые кабели при номинальном напряжении, В:	0,002U
до 500	
более 500	
8. Цепи питания сети освещения при номинальном напряжении, В:	0,06
до 100;	
от 101 до 220	0,2
9. Цепи управления, сигнализации и контроля при номинальном напряжении, В:	
до 100	
от 101 до 500	0,2
10. Аккумуляторные батареи при отключенных потребителях при номинальном напряжении, В:	
до 24	
от 25 до 220	0,1
<p>П р и м е ч а н и я .</p> <p>1. U – номинальное напряжение, В.</p> <p>2. Измерение сопротивления изоляции следует проводить при нагретом состоянии электрического оборудования.</p> <p>3. У электрических машин сопротивление изоляции измеряют между обмотками и корпусом и между соприкасающимися обмотками различных фаз, ветвей и напряжений.</p> <p>4. У распределительных устройств сопротивление изоляции измеряют между шинами и корпусом и между различными фазами и полюсами при отключенных внешних цепях, рабочих заземлениях, катушках напряжения</p>	

Таблица 6

Класс/категория	Количество людей, обеспечиваемых коллективными спасательными средствами, %	
	плотами	приборами
М мс, О-ПР мс, М-ПР мс, М- СП мс, категории 0, 1	100	–
О мс, категория 2	100	–
Р мс*, категория 3	50	50
Р мс, категория 3	–	20
Л мс, категории 4 и 5	–	20

* Для судов, выходящих в озера и водохранилища разряда Р.

Таблица 7

Класс/категория	Количество людей, обеспечиваемых спасательными плотами, %

Самоходные суда	1	1	1	31	–	45	26	36	12
Несамоходные суда	14	–	–	–	–	–	2	1	–

1 На судах шириной 5 м и менее устанавливается один кормовой фонарь.
2 Устанавливается на водоизмещающих пассажирских судах, предназначенных для постоянной работы в границах акватории порта и на переправах и на самоходных паромах. На паромах канатных переправ устанавливается один желтый круговой фонарь.
3 Требуется для рыболовных судов.
4 Устанавливается на толкаемых судах.
5 При отсутствии светоимпульсной отмашки разрешается применение в темное время суток световой отмашки (мигание белым огнем), а в светлое время суток – флага-отмашки.
6 Все суда снабжаются одним белым и тремя красными круговыми фонарями, вывешиваемыми за борт в случае посадки на мель.
7 На судах длиной до 7 м бортовые огни могут быть скомбинированными в одном фонаре, расположенном по оси судна в носовой части.

продолжение таблицы

Дневные сигналы			
Черный шар	Черный конус	Красный конус	Флаг-отмашка белый
3	23	14	1
1	–	1	–

Таблица 12

Типы судов	Ракеты сигнала бедствия парашютные судовые или фальшфейеры красные, шт.
Суда длиной, м:	
свыше 12	6
от 6 до 12	3

Примечание. Для судов всех классов и категорий, постоянно эксплуатирующихся на ВВП разрядов "Р" и "Л", не требуется оснащение пиротехническими средствами.

Таблица 13

Состав оборудования	Районы эксплуатации		
	М-СП, М-ПР, О-ПР	М, О	Р, Л
1. УКВ-радиотелефонная станция (300,025 – 300,500 МГц; 336,025 – 336,500 МГц)1	–	1	1
2. УКВ радиотелефонная станция (с частотами морской подвижной службы) 1	1	12	12
3. Радиолокационный ответчик или передатчик АИС3	1	14	–
4. Аварийный или персональный радиобуй3	1	1	–
5. Средство указания курса	1	14	–

1 Допускается применение носимой (портативной) УКВ-радиотелефонной станции, имеющей степень защиты от проникновения воды не ниже IPX6 или содержащейся на посту управления судном в водонепроницаемом футляре (контейнере). При отсутствии на судне 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 Устанавливается на судах, совершающих рейсы на участках с морским режимом судоходства.

3 Устанавливается на судах, совершающих рейсы за пределами непрерывной зоны связи береговых УКВ радиостанций .

4 Устанавливается на судах, совершающих рейсы в бассейнах разряда "М".

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