

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от « _____ » _____ г. № _____

МОСКВА

**Об утверждении технического регламента
о безопасности объектов морского транспорта**

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

1. Утвердить прилагаемые:

технический регламент о безопасности объектов морского транспорта;

изменения, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2467 «Об утверждении перечня нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, нормативных правовых актов, отдельных положений нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, правовых актов, отдельных положений правовых актов, групп правовых актов исполнительных и распорядительных органов государственной власти РСФСР и Союза ССР, решений Государственной комиссии по радиочастотам, содержащих обязательные требования, в отношении которых не применяются положения частей 1, 2 и 3 статьи 15 Федерального закона «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2021, № 2, ст. 471; 2022, № 23, ст. 3785; 2024, № 25, ст. 3505; № 33, ст. 5163; № 38, ст. 5651; № 40, ст. 5981; № 42, ст. 6257; Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru), 2024, 21 октября, № 0001202410210037).

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

3. Признать утратившими силу:

постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4475);

пункт 120 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации по вопросам деятельности Министерства здравоохранения Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2012 г. № 882 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам деятельности Министерства здравоохранения Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 37, ст. 5002);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 мая 2011 г. № 930-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 23, ст. 3342);

постановление Правительства Российской Федерации от 7 октября 2019 г. № 1288 «О внесении изменений в технический регламент о безопасности объектов морского транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2019, № 41, ст. 5719).

4. Настоящее постановление вступает в силу по истечении шести месяцев со дня его официального опубликования.

Председатель Правительства
Российской Федерации

М. Мишустин

УТВЕРЖДЕН
постановлением Правительства
Российской Федерации
от _____ г. № ____

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ о безопасности объектов морского транспорта

I. Общие положения

1. Настоящий технический регламент устанавливает обязательные для применения и исполнения минимально необходимые требования к безопасности объектов технического регулирования, направленные на достижение предусмотренных настоящим техническим регламентом целей, требования к маркировке объектов технического регулирования и правила ее нанесения, а также правила идентификации и оценки соответствия объектов технического регулирования.

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

3. Выполнение требований настоящего технического регламента должно обеспечить:

а) биологическую безопасность объектов технического регулирования;

б) взрывобезопасность и пожарную безопасность объектов технического регулирования;

в) механическую безопасность объектов технического регулирования;

г) термическую безопасность объектов технического регулирования;

д) электрическую безопасность объектов технического регулирования;

е) электромагнитную совместимость в части обеспечения работы приборов и оборудования, которые относятся к объектам технического регулирования;

- ж) радиационную безопасность населения;
- з) экологическую безопасность объектов технического регулирования;
- и) энергетическую эффективность и ресурсосбережение объектов технического регулирования;
- к) другие виды безопасности объектов технического регулирования в целях, указанных в пункте 2 настоящего технического регламента.

4. Действие настоящего технического регламента распространяется на вновь строящиеся, эксплуатируемые (выводимые из эксплуатации) и утилизируемые (ликвидируемые) объекты технического регулирования и связанные с требованиями к безопасности объектов регулирования процессы проектирования (включая изыскания), производства, строительства, реконструкции, эксплуатации, вывода из эксплуатации и утилизации (ликвидации).

5. К объектам технического регулирования относятся:

- а) объекты морского транспорта;
- б) объекты инфраструктуры морского транспорта;
- в) процессы проектирования, производства, строительства или изготовления, монтажа, эксплуатации и утилизации, связанные с объектами морского транспорта;
- г) процессы проектирования (включая изыскания), строительства, реконструкции, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации (утилизации), связанные с объектами инфраструктуры морского транспорта.

6. Действие настоящего технического регламента не распространяется:

- а) на военные корабли, военно-вспомогательные суда, суда, используемые в целях транспортного обслуживания и (или) обеспечения безопасности объектов государственной охраны, и другие суда, находящиеся в государственной собственности или эксплуатируемые и используемые только для правительственной некоммерческой службы, суда с ядерными энергетическими установками, на связанные с указанными кораблями и судами объекты инфраструктуры морского транспорта и на процессы проектирования, строительства, эксплуатации и утилизации таких кораблей и судов;
- б) на стационарные или плавучие платформы (включая сооружения для размещения людей и морские подвижные буровые установки), осуществляющие разведку и разработку минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;
- в) на спортивные парусные суда, прогулочные суда и на маломерные суда;
- г) на оборудование, содержащее взрывопожароопасные компоненты как часть его комплектации (взрывчатые вещества, пиротехнические вещества для приведения оборудования в действие и изделия, отнесенные к подклассам 1.1 - 1.4 класса 1 опасных грузов в соответствии с

Международным кодексом морской перевозки опасных грузов 1965 года с поправками, далее – МКМПОГ);

д) на суда, строительство которых завершено до вступления в силу настоящего технического регламента или проектная документация которых согласована и (или) контракты на строительство которых или экспертизу проектной документации для которых заключены, или закладка киля которых произведена до вступления в силу настоящего технического регламента, а также на материалы и изделия для судов, изготовленные до вступления в силу настоящего технического регламента, или документация на изготовление материалов и изделий для судов согласована, или контракт на экспертизу документации для которых заключен до вступления в силу настоящего технического регламента;

На объекты морского транспорта, указанные в подпункте «д» настоящего пункта и находящиеся в эксплуатации, распространяются требования к утилизации объектов морского транспорта, предусмотренные настоящим техническим регламентом.

е) на объекты инфраструктуры морского транспорта, проектная документация на строительство или реконструкцию которых получило положительное заключение государственной экспертизы в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности, экспертизы промышленной безопасности в соответствии с Федеральным законом «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», до вступления в силу настоящего технического регламента.

На объекты инфраструктуры морского транспорта, указанные в подпункте «е» настоящего пункта и находящиеся в эксплуатации, требования настоящего технического регламента распространяются при ремонте, переоборудовании, выводе из эксплуатации, утилизации объектов инфраструктуры морского транспорта, а также в части обеспечения безопасности процессов эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта, предусмотренных настоящим техническим регламентом.

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

«альтернативные проектные решения и средства» - новые проектные решения и средства, отличные от предусмотренных настоящим техническим регламентом, применяемые проектировщиком, строителем или изготовителем объекта морского транспорта с выполнением инженерного анализа и оценки рисков, подтверждающих, что такие решения и средства обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный настоящим техническим регламентом;

«взрывозащищенное исполнение» - изготовление электрического оборудования с применением мер, обеспечивающих его взрывобезопасность для работы во взрывоопасных средах;

«вредное жидкое вещество, перевозимое наливом» - любое вещество, отнесенное к категории загрязнителя Х, Y или Z в главах 17, 18 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих

опасные химические грузы наливом 1983 года, с поправками (далее - МКХ);

«взрывоопасная среда» - смесь воздуха с горючими газами, парами легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, горючими аэрозолями, пылями или волокнами, которая при определенной концентрации горючего способна взрываться при возникновении в ней потенциального источника воспламенения;

«впервые выпускаемое в обращение на территории Российской Федерации судно» - судно, которому предоставляется право плавания под государственным флагом Российской Федерации, либо которое ранее выпускалось в обращение и его назначение и (или) технические характеристики были впоследствии изменены при ремонте или переоборудовании;

«впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации материалы и изделия для судов» - материалы и изделия для судов, указанные в приложении № 1 к настоящему техническому регламенту, которые ранее не находились в обращении на территории Российской Федерации либо которые ранее выпускались в обращение и свойства или характеристики которых были впоследствии изменены;

«высокоскоростное судно» - судно (за исключением судна, корпус которого поддерживается полностью вне воды в неводоизмещающем режиме за счет аэродинамических сил, обусловленных «эффектом экрана»), способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду, равную или превышающую $3,7\Delta^{0,1667}$, где Δ – объемное водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии, в м³;

«грузовая зона судна» - часть судна, в которой находятся следующие помещения: грузовые трюмы, грузовые танки, отстойные цистерны и грузовые насосные отделения, включая насосные отделения, коффердамы, помещения для балласта и пустые пространства, примыкающие к грузовым танкам, а также участки палубы по всей длине и ширине судна над упомянутыми помещениями;

«диаметральная плоскость судна» - вертикальная продольная плоскость, представляющая плоскость симметрии судна;

«долговечность» - свойство объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, заключающееся в его способности выполнять требуемые функции в заданных режимах и условиях использования, технического обслуживания и ремонта до достижения предельного состояния, когда дальнейшая эксплуатация указанного объекта невозможна или нецелесообразна.

«живучесть судна» - способность судна противостоять последствиям аварийных повреждений, возникновению и распространению пожаров, воздействию взрывов, сохранять и восстанавливать мореходные качества (плавучесть, остойчивость, непотопляемость, плавность качки, управляемость) и обеспечивать безопасность находящихся на борту людей, сохранность груза и судна;

«жизненный цикл объекта морского транспорта и объекта инфраструктуры морского транспорта» - период, в течение которого осуществляются проектирование, строительство или изготовление, эксплуатация (включая вывод из эксплуатации, ремонт, переоборудование и модернизацию) и утилизация объекта морского транспорта и объекта инфраструктуры морского транспорта. Для объекта инфраструктуры морского транспорта этот период включает также время, требуемое для проведения инженерных изысканий для строительства;

«закладка киля» - установка на стапеле закладной секции при секционной постройке судна или закладного блока (острова) при блочной (островной) постройке судна, или начало строительства и сборки, относящегося к данному судну, масса собранной части корпуса которого составляет не менее 50 тонн или 1 процента расчетной массы материала всех корпусных конструкций, в зависимости от того, которое из этих значений меньше. Закладкой киля судов из армированного волокнами пластика является укладка в матрицу или на матрицу первого конструктивного армированного слоя из общей системы слоистого материала;

«запас плавучести судна» - непроницаемый объем надводной части судна, учитываемый в расчетах остойчивости и непотопляемости, необходимый для обеспечения живучести судна;

«запас остойчивости судна» - способность судна, испытывающего внешнее воздействие, противодействовать наклонениям (в продольной и поперечной плоскостях) и возвращаться под действием восстанавливающего момента в исходное положение равновесия после прекращения этого воздействия;

«защита конструктивная противопожарная судна» - комплекс пассивных конструктивных средств, направленных на предотвращение возникновения пожаров, ограничение распространения огня и дыма по судну и создание условий безопасной эвакуации людей из судовых помещений и с судна;

«изготовитель» - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которое (который) строит объект морского транспорта, изготавливает и распространяет изделия для них, модернизирует и переоборудует объект морского транспорта, наносит на объекты морского транспорта товарный знак или другое отличительное обозначение, тем самым принимая на себя обязательства изготовителя;

«изделие» - продукт промышленного производства, применяемый как составная, съемная или принадлежащая корпусу судна или его оборудованию часть конструкции или оборудования судна;

«инфраструктура морского терминала для обслуживания яхт (марины)» - совокупность оградительных и берегозащитных сооружений, эллингов, заправочных станций для бункеровки яхт топливом, автомобильных подъездных дорог, инженерных сетей, средств связи и сигнализации, расположенных на территории морского терминала для обслуживания яхт, а также зданий, сооружений и оборудования,

расположенных на берегу и в акватории, предназначенных для швартовки яхт, погрузки и выгрузки грузов, посадки, высадки и обслуживания людей, включая пассажиров, обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг на терминале, а также стоянки, спуска и подъема яхт;

«исправное состояние» - состояние объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, в котором он соответствует всем требованиям, предусмотренным проектом объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта;

«классификационное общество» – организация, уполномоченная на классификацию и освидетельствование судов в соответствии с пунктом 2 статьи 22 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации;

«классификация» - форма осуществляемой классификационным обществом оценки соответствия объектов морского транспорта требованиям настоящего технического регламента;

«компания» - собственник судна или любая другая организация, или лицо, являющееся доверительным управляющим по договору доверительного управления судном или фрахтователем по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру), которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию объекта морского транспорта, в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 года;

«консервация судна» - отстой судна с комплексом мероприятий, осуществляемых компанией, собственником или эксплуатирующей организацией с целью обеспечения сохранности судовых технических средств и судна в целом в течение всего периода стоянки судна;

«корпус судна» - коробчатая конструкция, состоящая из балок набора, обшивки, переборок, настилов палуб и платформ судна, обеспечивающая создание силы плавучести, прочность судна и возможность размещения людей, грузов и оборудования в соответствии с назначением судна;

«кулинарный жир» - пищевые масла или животные жиры, используемые или предназначенные для использования, с целью подготовки или приготовления пищи, не включающие сами продукты питания, которые готовятся с использованием этих масел и жиров;

«летучие органические соединения» - органические химические вещества, которые имеют давление насыщенных паров 0,01 килопаскаль или более при температуре 20 градусов Цельсия;

«материал» - материал, применяемый для изготовления элементов судна;

«машинные помещения» - машинные помещения категории «А», а также помещения, в которых расположены главные механизмы, котлы, установки жидкого топлива, паровые машины, двигатели внутреннего сгорания, электрогенераторы и электрические механизмы ответственного назначения, станции приема топлива, механизмы холодильных установок, успокоителей качки, систем вентиляции и кондиционирования воздуха и ведущие в них шахты;

«машинные помещения категории А» - помещения и ведущие в них шахты, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные механизмы, или двигатели внутреннего сгорания, используемые для других целей, если их суммарная мощность составляет не менее 375 киловатт, или любые котлы, работающие на жидком топливе, или установки жидкого или газообразного топлива, или оборудование, работающее на жидком топливе (генераторы инертных газов, инсинераторы и другие агрегаты);

«место убежища судна» - естественно или искусственно защищенная акватория, которая может быть использована для укрытия судна при возникновении обстоятельств, угрожающих его безопасности;

«механическая безопасность объектов морского транспорта» - состояние конструкций объекта морского транспорта, при котором отсутствует вероятность события, связанного с причинением вреда жизни или здоровью людей, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни и здоровью животных и растений вследствие разрушения или потери устойчивости, прочности конструкции объекта морского транспорта в целом или его части;

«модернизация судна» - разновидность ремонта с целью оптимизации технико-эксплуатационных характеристик судна и (или) его составных частей (элементов судна) и сохранения (поддержания) назначения судна;

«морской терминал для обслуживания яхт (марина)» - совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для обслуживания яхт, экипажей яхт и туристов (пассажиров) и оказания услуг в сфере туристской, спортивной, культурной и иной деятельности;

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

«навигационно-гидрографическое обеспечение» - комплекс мероприятий, осуществляемых Министерством обороны Российской Федерации, Федеральным агентством морского и речного транспорта и Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» в соответствии с Кодексом торгового мореплавания в целях обеспечения безопасности мореплавания путем создания и поддержания во внутренних морских водах Российской Федерации, территориальном море Российской Федерации, исключительной экономической зоне Российской Федерации и континентальном шельфе Российской Федерации безопасной навигационной обстановки;

«непотопляемость» - способность судна выдерживать аварийные повреждения, приводящие к затоплению одного или нескольких отсеков, сохраняя при этом запас плавучести и остойчивости;

«нефтесодержащая смесь» - смесь воды с любым содержанием нефти;

«нефтесодержащие льяльные воды» - вода, образующаяся в

машинных помещениях судна, которая может быть загрязнена нефтью в результате утечек или технического обслуживания механизмов, систем и оборудования, а также любая жидкость, попадающая в осушительную систему машинных помещений судна, включая сборные колодцы, осушительный трубопровод, настил второго дна или сборные танки для льяльных вод;

«нефть» - нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами);

«нефтяные остатки» - остаточные отработанные нефтепродукты, образующиеся при нормальных условиях эксплуатации судна (например, являющиеся результатом очистки топлива или смазочного масла для главных или вспомогательных механизмов, отсепарированная и отработанная нефть из оборудования для очистки и фильтрации нефти, отработанная нефть, собранная в нефтесборниках, а также отработавшие гидравлическое масло и смазочное масло);

«нормальные условия обитаемости» - бесперебойная работа систем искусственной вентиляции, отопления и (или) кондиционирования воздуха, освещения, оборудования для приготовления пищи, бытовых холодильников, а также систем снабжения судна водой для санитарных нужд и пресной водой;

«нормальные условия эксплуатации» - состояние объекта морского транспорта, установленное проектировщиком в ходе проектирования объекта морского транспорта и характеризующееся отсутствием каких-либо факторов, препятствующих выполнению объектом морского транспорта своих функций;

«обследование сооружения» - комплекс мероприятий по определению и оценке фактических значений, контролируемых качественных и количественных характеристик технического состояния сооружения и его элементов;

«объекты морского транспорта» - впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации суда, указанные в разделе 1 приложения № 1 к настоящему техническому регламенту и подлежащие государственной регистрации, впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации материалы и изделия, указанные в разделах 2 и 3 приложения № 1 к настоящему техническому регламенту;

«объекты инфраструктуры морского транспорта» - технологический комплекс, включающий в себя вновь возводимые или реконструируемые здания и сооружения, объекты систем связи, навигации и управления движением судов в составе инфраструктуры морского порта, объекты инфраструктуры морских терминалов для обслуживания яхт, яхтенной стоянки, судостроительные верфи и предприятия, судоремонтные заводы, а также иные, впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации устройства и оборудование, обеспечивающие

функционирование морского транспорта, указанные в приложении № 2 к настоящему техническому регламенту;

«огнестойкость» - способность конструкции и материалов ограничивать распространение огня при температурах, соответствующих стандартной кривой «время – температура», а также сохранять эксплуатационные качества конструкции и материалов при высоких температурах в условиях пожара;

«озоноразрушающие вещества» - вещества, определенные в статье 1 Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, 1987 года и указанные в приложениях А, В, С или Е к нему;

«опасные грузы» – это:

вещества, материалы и изделия, на которые распространяются положения МКМПОГ;

любой материал, за исключением жидкости и газа, состоящий из смеси частиц, гранул или любых крупных кусков материала, как правило, однородных по составу, на которые распространяются положения МКМПОГ и Международного кодекса по морской перевозке навалочных грузов 2008 года (далее – МКМПНГ), загружаемый в грузовые помещения судна без тары, и включающий такие же материалы, погруженные в лихтеры лихтеровоза;

жидкие химические грузы, перевозимые наливом и перечисленные в главе 17 МКХ, на которые распространяются положения МКХ;

любые сжиженные газы или иные продукты, перечисленные в главе 19 МКГ, на которые распространяются положения МКГ;

«опасные грузы в упаковке» - грузы, указанные в МКМПОГ;

«опасные грузы навалом» - любой материал, за исключением жидкости или газа, состоящий из смеси частиц, гранул или любых крупных кусков материала, в том числе однородных по составу, на который распространяются положения МКМПОГ, МКМПНГ, загружаемый в грузовые помещения судна без тары, и включающий такие же материалы, погруженные в лихтеры лихтеровоза;

«опасная зона» - закрытые и полужакрытые помещения и открытые пространства, в которых при нормальных условиях эксплуатации образуется или может образоваться взрывоопасная среда;

«опасные химические вещества, перевозимые наливом» - любые жидкие химические вещества, представляющие угрозу для безопасности судна, здоровья человека, при реакциях с водой, воздухом и другими веществами, перечисленные в главе 1 МКХ и включенные в главу 17 МКХ;

«освидетельствование объекта морского транспорта» - комплекс организационно-технических мер, направленных на оценку возможности дальнейшей безопасной эксплуатации объекта морского транспорта;

«отказ» - событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта технического регулирования;

«отстой судна» - стадия эксплуатации, когда судно не используется по назначению по причинам, не связанным с его ремонтом,

переоборудованием, модернизацией или техническим обслуживанием, и находится в отведенном для его размещения месте с обеспечением сохранности судна и его элементов в течение срока, определяемого компанией, собственником судна или эксплуатирующей организацией;

«паспорт (технический паспорт) объекта инфраструктуры морского транспорта» - технический документ, в котором содержатся сведения о назначении, характеристиках и техническом состоянии объекта инфраструктуры морского транспорта;

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

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

«переоборудование судна» - совокупность операций по изменению конструкции (элемента) судна с целью изменения назначения судна;

«пиротехническое вещество» - вещество или смесь веществ, предназначенных для производства эффекта в виде тепла, света, звука, газа или дыма или их сочетания в результате самоподдерживающихся экзотермических химических реакций, протекающих без детонации;

«плавучий причал» - несамоходное плавающее сооружение, состоящее из плавающих элементов (понтон, секций) или системы плавающих элементов, установленное у берега или в акватории морского порта или морского терминала для обслуживания яхт, или на рейде и эксплуатируемое на якоре, либо с помощью якорной системы (системы удержания), либо прикрепленное к берегу при помощи швартовных, аппаратных устройств и (или) соединительных штанг, мостов;

«помещение специальной категории» - выгороженные помещения судна, расположенные над или под палубой переборок судна, в которые транспортные средства могут въезжать и из которых они могут выезжать своим ходом, в которые имеют доступ пассажиры. Эти помещения могут размещаться по высоте более одного межпалубного пространства, при условии, что общая высота прохода для транспортных средств не превышает 10 метров;

«помещение транспортных средств» - грузовое помещение судна, используемое для перевозки транспортных средств с топливом в баках для передвижения своим ходом;

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

«предельное состояние» - состояние объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, в котором его дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, либо восстановление его работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно. Недопустимость дальнейшей эксплуатации устанавливается на основе оценки рисков. Критерии предельного состояния объекта технического регулирования устанавливаются проектировщиком объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта;

«приобретатель объекта морского транспорта» - физическое или юридическое лицо, заказывающее, приобретающее объект морского транспорта;

«проектировщик» - физическое или юридическое лицо, или индивидуальный предприниматель, которые осуществляют подготовку проектной, проектно-конструкторской и (или) рабочей документации (далее – проектная документация) в отношении объектов технического регулирования по договору, заключенному с заказчиком, техническим заказчиком;

«работоспособное состояние» - состояние объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, в котором он способен выполнять требуемые функции;

«районы контроля выбросов оксидов азота» - любой морской район, в том числе портовый, приведенный в Приложении VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) (далее – МАРПОЛ);

«район плавания судна» - категория водных бассейнов с допустимыми условиями эксплуатации судна (ветро-волновые характеристики, удаленность мест убежища от судна, расстояние между местами убежища), которые устанавливаются классификационным обществом;

«рейдовый перегрузочный комплекс» - комплекс устройств в акватории морского порта, предназначенных для погрузки, выгрузки, технологического накопления груза;

«ремонт» - комплекс технологических операций по восстановлению работоспособного или исправного состояния объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, а также замену и (или) установку дополнительного оборудования (дооборудование), в том числе с целью модернизации объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта;

«системы удержания (якорная система)» - набор элементов, соединяющих плавучее сооружение с анкерными опорами на дне акватории, обеспечивающих удержание плавучего сооружения в заданном месте при действии внешних нагрузок;

«собственник объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта» - физическое или юридическое лицо, или индивидуальный предприниматель, которому принадлежит

объект морского транспорта, объект инфраструктуры морского транспорта на праве собственности или ином законном основании;

«средства активного управления судном» - специальные движительно-рулевые устройства и их любое сочетание между собой, включая устройства с главными движителями, способные создавать упор или тягу и направленные под фиксированным или изменяющимся углом к диаметральной плоскости судна на всех эксплуатационных режимах (главные средства активного управления судном) или на части режимов, а также при отсутствии хода (вспомогательные средства активного управления судном);

«средства навигационного оборудования» - специальные сооружения, конструкции или устройства, предназначенные для ориентирования судоводителей или определения места судна, а также для ограждения навигационных опасностей, обозначения морских каналов, фарватеров и других путей движения судов, в соответствии с Резолюцией Международной морской организации А.572(14) от 20.11.1985, морских коридоров во внутренних морских водах Российской Федерации, территориальном море Российской Федерации и исключительной экономической зоне Российской Федерации;

«сточные воды» - стоки и прочие отходы из всех типов туалетов и писсуаров, стоки из медицинских помещений (амбулаторий, лазаретов и т.п.) судов через расположенные в таких помещениях раковины, ванны и шпигаты, стоки из помещений, в которых содержатся животные, прочие сточные воды, смешанные с указанными стоками;

«строитель» - юридическое или индивидуальный предприниматель, которые располагают строительно-монтажным оборудованием, оснасткой и специально подготовленным персоналом и которые строят, модернизируют, переоборудуют или ремонтируют объекты морского транспорта, объекты инфраструктуры морского транспорта, и официально признают себя ответственными за безопасность построенного, модернизированного, переоборудованного или отремонтированного объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, если при эксплуатации таких объектов не были нарушены ограничения, предусмотренные проектом на объект морского транспорта, объект инфраструктуры морского транспорта, разработанным проектировщиком;

«судно» - судно в значении, предусмотренном Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации;

«судовые конструкции» - конструкции, входящие в состав корпуса судна;

«судовые отходы производства и потребления» - вещества или предметы, которые образованы в процессе эксплуатации судна, включая все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, зола из инсинераторов, кулинарный жир, орудия лова, и туши животных, которые подлежат постоянному или периодическому

удалению с судна;

«судовые технические средства» - двигатели, генераторы, насосы, компрессоры, котлы, теплообменные аппараты, сосуды под давлением, фильтры, арматура систем, палубные механизмы, электрическое оборудование, радиоэлектронные средства связи и навигации, бытовые установки сжиженного газа, оборудование экологической безопасности и другие изделия судового машиностроения, электротехнической и радиоэлектронной промышленности, предназначенные для выполнения функций, связанных с обеспечением возможности эксплуатации судна, управления судном и его оборудованием;

«техническое обслуживание судов» - операция или комплекс операций по поддержанию работоспособности или исправности судна, судового технического средства, при его (их) использовании по назначению, хранении и транспортировании;

«токсичные вещества» - вещества, способные вызывать смерть или причинить вред здоровью человека при их проглатывании или вдыхании, или при их контакте с кожей;

«установки жидкого топлива» - любое оборудование, за исключением топливоперекачивающих насосов, используемое для подготовки и подачи жидкого топлива (подогретого или неподогретого) в котел, генератор инертного газа или двигатель (включая газовые турбины) и включающее топливные насосы, сепараторы, фильтры и подогреватели с давлением более 0,18 мегапаскалей;

«формуляр технического средства, конструкции или устройства» - документ, содержащий основные сведения о техническом средстве, конструкции или устройстве и отражающий его текущее техническое состояние и (или) процесс его эксплуатации (длительность и условия работы, проведение технического обслуживания, ремонта и другие данные);

«хозяйственно-бытовые воды» - стоки из умывальников, душевых, бань, ванн, прачечных, за исключением сточных вод, а также стоки, образующиеся после мойки столовой и кухонной посуды и инструментов для приготовления пищи;

«эквивалентная замена» - применение решения, отличающегося от предусмотренного требованиями настоящего технического регламента;

«экспертная организация» - юридическое лицо, выполняющее функции по организации оказания другому юридическому лицу независимо от организационно-правовой формы или индивидуальному предпринимателю, претендующим на получение аккредитации, аккредитованному лицу услуг, необходимых и обязательных для предоставления государственных услуг по договору или по иному законному основанию, определяющему его юридическую ответственность, и включенное в реестр экспертных организаций в соответствии с Федеральным законом «Об аккредитации в национальной системе аккредитации»;

«эксплуатация» - стадия жизненного цикла объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, включающая в себя приемку в эксплуатацию, использование его по назначению, определенному изготовителем (проектировщиком), техническое обслуживание и ремонт, переоборудование или модернизацию объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта без вывода из эксплуатации и вывод его из эксплуатации;

«эксплуатационная документация» - совокупность документов, разработанных проектировщиком, изготовителем или эксплуатирующей организацией объектов морского транспорта, объектов инфраструктуры морского транспорта в целях обеспечения их безопасного применения по назначению и их безопасной утилизации;

«эксплуатирующая организация» - юридическое или физическое лицо, осуществляющее эксплуатацию объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта по договору или по иному законному основанию, определяющему его юридическую ответственность, с собственником объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта;

«электрические механизмы ответственного назначения» - механизмы, работоспособность которых обеспечивает безопасность плавания судна, безопасность находящихся на судне людей и сохранность груза;

«элементы судна» - структурные части судна (корпус, судовые конструкции, надстройки, рубки, энергетическая установка, устройства, системы, средства противопожарной защиты, электрическое оборудование, радиоэлектронные средства, навигационное оборудование, средства автоматизации, оборудование по предотвращению загрязнения, судовые технические средства, включая материалы и изделия для судов, указанные в приложении № 1 к настоящему техническому регламенту);

«яхта» - судно, используемое для занятий спортом, туризма или отдыха на водных объектах, в целях торгового мореплавания;

«яхтенная стоянка» - комплекс причалов, устройств и оборудования, используемых для безопасного подхода к ним, швартовки и стоянки яхт.

8. На каждом впервые выпускаемом в обращение на территории Российской Федерации судне, указанном в разделе 1 приложения № 1 к настоящему техническому регламенту и подлежащем государственной регистрации, строителем должна быть установлена и закреплена маркировочная табличка, которая должна содержать следующие сведения:

а) информация о строителе судна:

полное наименование, местоположение и фирменный знак строителя судна – для юридических лиц;

фамилия, имя, отчество (при наличии), адрес регистрации по месту жительства – для индивидуальных предпринимателей;

б) серийный (строительный) номер судна;

в) дата постройки судна;

- г) тип судна;
- д) номер (код) проекта и наименование проектировщика судна;
- е) максимальная грузоподъемность или пассажироместимость судна;
- ж) максимальная мощность главных двигателей судна (для самоходных судов);
- з) максимальная скорость движения судна (для самоходных судов).

9. На впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации изделия для судов на доступные для обозрения места изготовителем должна быть нанесена маркировка, включающая знаки (пиктограммы), предупреждающие надписи и содержащая сведения, указанные ниже:

- а) наименование изделия;
- б) наименование изготовителя изделия;
- в) тип или марка изделия;
- г) (заводской или серийный) номер изделия;
- д) дата изготовления изделия;
- е) способ утилизации изделия;
- ж) места строповки изделия;

з) маркировка, предусмотренная постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2012 г. № 943 «Об особенностях маркировки впервые выпускаемой в обращение продукции, в том числе знаком обращения на рынке или знаком соответствия, и о порядке информирования приобретателя, в том числе потребителя, о возможном вреде такой продукции и факторах, от которых он зависит»;

Маркировка впервые выпускаемых в обращение на территории Российской Федерации материалов для судов выполняется путем нанесения знаков (пиктограмм) на этикетку или бирку в соответствии подпунктами «а» — «з» настоящего пункта.

10. Взамен или в дополнение к маркировке, требуемой подпунктами «а» — «ж» пункта 8 настоящего технического регламента, в случаях, предусмотренных главами II - V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Приложением III и Приложением V МАРПОЛ, впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации материалы и изделия для судов должны маркироваться их изготовителями в соответствии с требованиями этих конвенций.

11. Маркировка, предусмотренная пунктами 7, 8 настоящего технического регламента и нанесенная непосредственно на объекты технического регулирования, должна быть читаемой в течение срока службы объекта морского транспорта, предусмотренного проектировщиком и (или) строителем (изготовителем) объекта морского транспорта. Маркировка, знаки (пиктограммы) и предупреждающие надписи на объектах морского транспорта должны быть однозначными для понимания. В приоритетном порядке должны использоваться знаки

(пиктограммы) вместо предупреждающих надписей. Предупреждающие надписи должны быть нанесены на русском языке.

12. В целях предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей (собственников) объектов морского транспорта, проектная и эксплуатационная документация объекта морского транспорта должна содержать применимые по назначению объекта морского транспорта сведения:

а) о назначении объекта морского транспорта с указанием его технических и эксплуатационных характеристик и ограничений на эксплуатацию;

б) сведения, предусмотренные пунктами 7 или 8 настоящего технического регламента с дополнительной информацией об условиях ограничения эксплуатации оборудования (изделий) и основных технических характеристиках изделий для обеспечения их безопасного монтажа и эксплуатации;

в) о гарантийных обязательствах изготовителя;

г) о содержании и периодичности технического обслуживания объекта морского транспорта;

д) о перечне потенциальных источников риска, представляемого объектом морского транспорта, с указанием мер предосторожности и (или) снижения последствий действия риска;

е) о продолжительности расчетного срока эксплуатации объекта морского транспорта;

ж) о мерах технического и эксплуатационного характера по ограничению выбросов углерода для объекта морского транспорта;

з) о характеристиках огнестойкости объекта морского транспорта;

и) о специфических характеристиках объекта морского транспорта, если предусмотрены проектировщиком, строителем или изготовителем;

к) о сведениях и указаниях строителя или изготовителя по утилизации объектов морского транспорта.

13. Маркировка объектов инфраструктуры морского транспорта не требуется. Информация о технических характеристиках, параметрах и (или) свойствах объектов инфраструктуры морского транспорта должна быть приведена проектировщиком, строителем (изготовителем) и (или) эксплуатирующей организацией объекта инфраструктуры морского транспорта в проектной и эксплуатационной документации.

14. Эксплуатация технических систем и устройств с измерительными функциями, предусмотренных статьей 10 Федерального закона «Об обеспечении единства измерений», должна осуществляться в соответствии с Федеральным законом «Об обеспечении единства измерений».

15. К объектам морского транспорта не применяются требования других технических регламентов, действие которых распространяется на аналогичные объекты.

II. Требования к безопасности объектов морского транспорта

16. Проектировщик должен подготовить, а строитель судна снабдить каждое судно эксплуатационной документацией на бумажном носителе и (или) в электронно-цифровой форме, в состав которой входят:

а) чертеж общего расположения, чертежи по корпусу судна (чертежи мидель-шпангоута, продольного разреза, палубы, второго дна, растяжки наружной обшивки, поперечных переборок);

б) чертеж люковых закрытий (для судов, имеющих люковые закрытия);

в) схема балластной и осушительной систем;

г) чертежи по механической установке для самоходных судов (чертеж общего расположения машинного отделения, чертежи валопровода, чертеж гребного винта, чертеж главных двигателей, чертеж движительной установки и соединительных муфт) или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные механической установки;

д) для самоходных судов:

чертеж рулевого устройства и системы рулевого привода;

руководство по эксплуатации и обслуживанию;

е) для судов со средствами активного управления судном:

чертежи установки и крепления средства активного управления судном, основные характеристики средства активного управления судном;

спецификация материалов основных узлов средства активного управления судном;

е) электрические схемы;

ж) перечень электрического и электронного оборудования, используемого на ходовом мостике и вблизи него;

з) документы, подтверждающие электромагнитную совместимость электрического и электронного оборудования;

и) журнал учета проверок систем уплотнения кабельных проходов;

к) журнал контроля состояния и обслуживания аккумуляторных батарей, предназначенных для использования в качестве источника энергии электрических ответственных устройств, работа которых требуется в аварийных режимах;

л) чертежи конструктивной противопожарной защиты;

м) схемы изоляции, палубных покрытий, зашивок и подволоков;

н) схемы расположения противопожарных систем, оборудования, снабжения и спасательных средств;

о) схемы радиоэлектронных средств, навигационного оборудования, автоматизации, сигнализации и аварийной защиты;

п) руководства (инструкции) изготовителей по эксплуатации судовых технических средств, противопожарных систем, систем пожарной сигнализации, спасательных средств;

р) информация о посадке и остойчивости судна;

с) таблица маневренных характеристик (для рулевой рубки);

т) описание эквивалентных замен и альтернативных проектных

решений и средств (при наличии);

у) результаты оценки рисков, в том числе взрывов в соответствии с требованиями настоящего технического регламента.

17. Эксплуатационная документация судна должна поддерживаться компанией, собственником и (или) эксплуатирующей организацией в актуальном состоянии на протяжении всего жизненного цикла судна.

18. В отношении биологической безопасности предотвращение переноса судами вредных водных и патогенных организмов с балластными водами в районы, где сброс необработанных балластных вод запрещен, достигается обработкой балластных вод и осадков или сдачей водяного балласта в береговые приемные сооружения. Обработка балластных вод на судне осуществляется использованием системы обработки балластных вод. В случае, если сброс необработанных балластных вод допускается, производится замена балластных вод с эффективностью замены балластных вод, составляющей не менее 95 процентов по объему.

19. В целях обеспечения взрывобезопасности объектов морского транспорта в районах формирования взрывоопасных сред в ходе их проектирования, постройки или изготовления, эксплуатации, включая перевозку опасных грузов, технического обслуживания и утилизации должно быть исключено взаимодействие источников инициирования взрыва (открытое пламя, объекты с высокой температурой, электрические разряды, тепловые проявления химических реакций и механических воздействий, искры от удара и трения, ударные волны, излучения) с взрывоопасными средами.

20. К методам, предназначенным для снижения риска взрыва, относятся:

- а) контроль состава взрывоопасной среды;
- б) отвод взрывоопасных смесей и вентилирование;
- в) продувка, дегазация и инертизация помещений, содержащих взрывоопасные смеси;
- г) установка искрогасителей, искроуловителей в газовыпускных каналах;
- д) применение устройств, предотвращающих проникновение пламени, в газовыпускных трубах и вентиляционных каналах;
- е) удаление статического электричества, способного вызвать электрический разряд при помощи антистатического заземления;
- ж) создание избыточного давления в помещениях, примыкающих к помещениям с потенциально взрывоопасной средой, оборудование воздушных шлюзов;
- з) размещение потенциальных источников инициирования взрыва от выпускных отверстий систем вентиляции, газоотводов за пределами опасных зон;
- и) использование искробезопасных материалов, которые не создают при взаимном скольжении, ударе, трении фрикционных искр, способных инициировать горение пожароопасной и взрывоопасной смеси;

- к) заземление металлических конструкций;
- л) создание изолирующего слоя (в виде жидкости, газа или паров), отделяющего жидкий взрывоопасный груз от атмосферного воздуха;
- м) применение методов и устройств, предусмотренных проектом объекта морского транспорта по результатам оценки рисков взрыва.

21. В случае если эксплуатация объектов морского транспорта сопровождается формированием взрывоопасных сред, на протяжении всего жизненного цикла этих объектов проектировщиком, изготовителем, компанией, собственником и (или) эксплуатирующей организацией должно быть обеспечено применение электрического оборудования во взрывозащищенном исполнении, предусмотренном проектом судна.

22. На судне, перевозящем взрывоопасные грузы, должны быть соблюдены следующие требования:

- а) оборудование погрузки и выгрузки наливных грузов, трубопроводы, манифольды и оборудование передачи жидких грузов должны находиться в пределах грузовой зоны судов. Посты управления таким оборудованием допускается располагать как в пределах грузовой зоны, так и вне этих пределов;

- б) переносные осветительные приборы должны быть во взрывозащищенном исполнении, предусмотренном проектом судна;

- в) средства закрытия грузовых трюмов на верхней палубе судна, предназначенного для перевозки взрывоопасных грузов, должны быть оборудованы приводами, обеспечивающими плавное безударное движение крышек и всех элементов люковых закрытий. Конструкцией приводов должна быть исключена возможность падения крышек в ходе их открытия и закрытия и должно быть обеспечено крепление крышек в открытом положении. На судне, перевозящем взрывоопасные грузы, должны быть предусмотрены меры по предотвращению попадания рабочей жидкости гидравлических приводов люковых закрытий в грузовые трюмы;

- г) для швартовки судна должны применяться мягкие кранцы и канаты, исключаящие искрообразование;

- д) на судне должны быть предприняты меры по удалению статического электричества при помощи антистатического заземления;

- е) химические источники тока на судне (аккумуляторы, аккумуляторные батареи, топливные элементы) должны быть защищены от попадания воды, а места их установки обеспечены вентиляцией, исключающей возможность образования и скопления взрывоопасной смеси;

- ж) любая тара и упаковка, заключающие вещества, характеризующиеся опасностью взрыва (1 класс опасности, предусмотренный пунктом 2.1.1.1 главы 2.1 МКМПОГ), должны иметь маркировку, знаки, предупреждения и должны быть отделены от других грузов. Пиротехнические сигнальные средства (парашютные ракеты, ракета или гранаты звуковые, фальшфейеры, однозвездные ракеты), размещаемые на судне и спасательных средствах, а также средства поиска

и спасания при бедствии должны быть снабжены руководствами по их безопасному применению;

з) при хранении, перемещении пиротехнических сигнальных средств должны быть исключены свободный доступ к ним, их сотрясение, падение и удары по ним во избежание приведения их в действие, представляющее опасность для людей и угрозу пожара.

23. Для обеспечения механической безопасности судна должны быть соблюдены следующие требования:

а) обеспечение недоступности опасных мест для посещения людей, включая предупредительные надписи, маркировки (знаки безопасности), подсветку и освещение;

б) снижение уровня опасности при помощи специальных ограждающих устройств (стационарных, съемных, переносных, сплошных или частичных ограждений);

в) использование предохранительных устройств (слабых звеньев, разрывных мембран, предохранительных клапанов, ограничителей);

г) использование блокирующих устройств для остановки механизма, двигателя;

д) использование специальной защитной экипировки;

е) обеспечение безопасного доступа к судовым конструкциям и оборудованию;

ж) конструкция объектов морского транспорта должна обладать прочностью и устойчивостью по отношению к нагрузкам, которым она подвергается в процессе эксплуатации и в расчетных условиях ее работы, а также стойкостью в отношении коррозии;

з) во всех местах постоянного и временного пребывания людей, а также в местах прохода людей должны применяться меры по предотвращению скольжения, падения с высоты и за борт судна;

и) все движущиеся и вращающиеся части механизмов и оборудования судна, а также отверстия в этом оборудовании и в обслуживающих его трубопроводах, через которые в процессе эксплуатации могут выходить твердые частицы и сжиженные газы при криогенных температурах, горячий пар или нагретое топливо должны быть ограждены. Ограждения не должны препятствовать работе механизмов и оборудования;

к) на всех имеющих дополнительный ручной привод (рукоятку) электрических и гидравлических механизмах должны быть предусмотрены блокирующие устройства, исключающие возможность пуска двигателя, а также снятие тормоза при включенном ручном приводе;

л) отверстия в палубах и платформах судов (шахты, включая буровые), а также рабочие места, расположенные на высоте от 500 миллиметров и более (посты управления, наблюдения) от настила палубы, платформы должны иметь леерные ограждения;

м) устройства спуска и подъема спасательных средств (спускоподъемные устройства) должны иметь функцию самоторможения.

Конструкция механизмов разобшения под нагрузкой спускоподъемных устройств спасательных средств должна исключать самопроизвольное разобшение при подъеме и спуске. Конструкция устройств спуска шлюпок методом свободного падения должна исключать возможность самопроизвольной отдачи крепления таких шлюпок;

н) люковые закрытия в поднятом положении должны иметь устройства крепления, исключаяющие возможность самопроизвольного открытия стопорных устройств. Во время рейса люковые закрытия в закрытом положении должны быть закреплены устройством, предотвращающим их открытие под действием вибрации, бортовой и (или) килевой качки, и, в случае размещения груза на люковых закрытиях, нагрузок, возникающих от него;

о) наружные части судовых конструкций на рабочих местах и в проходах не должны иметь режущих или колющих кромок. В случае если выступающие части оборудования обращены к проходу людей, необходимо принять меры, исключаяющие возможность получения травм (установить ограждения, отбойники, предупреждающие надписи);

п) конструкция помещений, предназначенных для размещения людей, средств доступа в эти помещения и их расположение по отношению друг к другу должна обеспечивать безопасность, защиту от неблагоприятных погодных условий и поступления воды, защиту от шума и вибрации. Указанные помещения должны быть оборудованы средствами отопления, вентиляции, освещения, а также санитарно-гигиеническими помещениями (туалеты, душевые), обеспечивающими условия для отдыха людей. Помещения, предназначенные для размещения людей, не должны иметь прямого сообщения с грузовыми и машинными помещениями, с камбузом, складскими и сушильными помещениями, санитарными узлами общего пользования;

р) судовые пассажирские лифты (при наличии) должны иметь функцию самоторможения для предотвращения аварийного падения.

24. Пожарная безопасность судна должна быть обеспечена проектировщиком, строителем, изготовителем, компанией и эксплуатирующей организацией на протяжении всего жизненного цикла судна и должна соответствовать следующим требованиям:

а) исключение условий образования горючей среды должно обеспечиваться следующими способами:

применение негорючих материалов;

ограничение массы и (или) объема горючих материалов;

применение огнестойких материалов и материалов с характеристиками медленного распространения пламени;

изоляция горючей среды от источников воспламенения путем разделения судового пространства огнестойкими и огнезадерживающими перекрытиями на следующие судовые помещения: посты управления, помещения, предназначенные для размещения людей, служебные помещения, грузовые помещения, машинные помещения, насосные

отделения на наливных судах, производственные помещения, помещения специальной категории, специальные электрические помещения, а также на отсеки, цистерны, танки, туннели и шахты, а на пассажирских судах путем дополнительного разделения судна огнестойкими перекрытиями на главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны;

установка пожароопасных судовых механических установок, котлов, механического и электрического оборудования в помещениях, ограниченных огнестойкими перекрытиями, а также применение устройств их защиты, исключающих образование в судовых помещениях горючей среды в виде протечек горючих жидкостей и воспламеняющихся газов, а также ограничивающих их распространение устройств для сбора протечек и их безопасного удаления в сборные танки или в атмосферу (для газов), включая средства аварийно-предупредительной сигнализации;

удаление образующихся во время эксплуатации судна пожароопасных отходов;

б) исключение условий образования в горючей среде источников воспламенения должно обеспечиваться следующими способами:

применение электрооборудования, соответствующего классу пожароопасной и (или) взрывоопасной зоны, категории и группе взрывоопасной среды;

применение быстродействующих средств защитного отключения механических установок, электроустановок и судовых устройств, исключающих появление источников воспламенения;

применение оборудования с защитой от статического электричества;

применение устройств молниезащиты;

поддержание безопасной температуры нагрева судовых поверхностей, которые контактируют с горючей средой, включая предотвращение попадания нефтепродуктов на горячие поверхности;

применение пламепрерывающих сеток, устройств и арматуры в судовых системах, искрогасителей или искроуловителей в газовыпускных системах, а также искробезопасного инструмента при работе с легковоспламеняющимися жидкостями и горючими газами;

ликвидация условий для теплового, химического и (или) микробиологического самовозгорания материалов, изделий;

уменьшение вероятности воспламенения паров грузов в танках нефтеналивных судов путем их инертизации;

применение закрывающих устройств, исключающих возможность распространения пламени из одного помещения в смежные с ним помещения;

в) в целях минимизации риска для человеческой жизни при пожаре помещения, предназначенные для размещения людей, должны отделяться от других судовых помещений огнестойкими и огнезадерживающими перекрытиями; в данных помещениях должны использоваться системы и средства обнаружения пожара в месте возникновения пожара и его локализации, должна обеспечиваться защищенность путей эвакуации;

г) в целях минимизации риска нанесения ущерба судну и грузу должны использоваться противопожарные системы и средства для ограничения распространения пожара, обнаружения и тушения пожара в месте его возникновения, которые должны быть готовы к применению и соответствовать характеру (классу) пожара;

д) противопожарное снабжение должно включать переносные и передвижные огнетушители, пожарные рукава со стволами, переносные пенные комплекты и пеногенераторы, покрывала для тушения пламени, комплекты пожарного инструмента, комплекты снаряжения для пожарных, включая автономные дыхательные аппараты, переносные пожарные мотопомпы, комплект международного берегового соединения, газоанализаторы, водораспыляющие приставки, передвижные лафетные стволы и устройства типа «копье» для тушения пожара водяным туманом в закрытых контейнерах, аварийные дыхательные устройства и комплекты защитной одежды, стойкой к химическому воздействию и предназначенной для использования в аварийных ситуациях, которые должны храниться готовыми к немедленному применению в доступных для экипажа судна местах, защищенных от воздействия пожара и неблагоприятных (погодных) условий внешней среды;

е) соответствие конструктивной противопожарной защиты следующим требованиям:

материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны применяться для наружных шпигатов, санитарных и других отливных патрубков, расположенных около ватерлинии и в местах, в которых разрушение материала в случае пожара создало бы опасность затопления;

изоляционные материалы должны быть негорючими, за исключением возможности использования горючих изоляционных материалов в грузовых помещениях, почтовых и багажных отделениях и холодильных кладовых. Пароизоляционные покрытия и клеи, применяемые вместе с негорючей изоляцией трубопроводов охлаждающей воды систем кондиционирования и систем охлаждения, предназначенной для предотвращения образования конденсата, а также изоляция арматуры, фасонных элементов и соединений этих трубопроводов могут быть горючими, но открытые поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени;

изоляционные материалы не должны содержать асбест;

в помещениях, в которых могут присутствовать нефтепродукты, поверхность изоляции должна быть непроницаемой для их паров;

в местах прохода электрических кабелей, труб, каналов через противопожарные (огнестойкие) перекрытия должно быть обеспечено сохранение их огнестойкости. Средства закрытия отверстий в огнестойких перекрытиях должны иметь такую же огнестойкость, как и сами перекрытия;

огнестойкость дверей должна быть равноценной огнестойкости переборок, в которых они установлены. Двери, установленные в

переборках, ограничивающих машинные помещения категории «А», должны быть газонепроницаемыми и самозакрывающимися;

количество световых люков, дверей, вентиляционных отверстий, отверстий в кожухах дымовых труб, обеспечивающих вытяжную и приточную вентиляцию, и других отверстий в машинных помещениях категории «А» должно соответствовать потребностям вентиляции. Световые люки должны быть выполнены из стали и не должны иметь стеклянных панелей;

на судах валовой вместимостью 500 и более негорючие переборки, подволоки и зашивки, установленные в помещениях, предназначенных для размещения людей, и служебных помещениях, допускается облицовывать горючими материалами, которые должны иметь теплотворную способность не выше 45 МДж/м^2 поверхности с учетом толщины применяемой облицовки;

масса горючих материалов, применяемых в декоративной отделке судовых помещений, судовой мебели, электрическом оборудовании и постельных принадлежностях в помещениях, предназначенных для размещения людей, пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, и грузовых судах, за исключением саун, не должна превышать 35 кг/м^2 площади палубы каждого помещения; в служебных помещениях - 45 кг/м^2 ; в постах управления, коридорах и выгородках трапов - 5 кг/м^2 ; на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, в помещениях, предназначенных для размещения людей, малой пожарной опасности - 15 кг/м^2 ; на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, в помещениях предназначенных для размещения людей, умеренной и повышенной пожароопасности - 35 кг/м^2 ; на рыболовных судах, в помещениях предназначенных для размещения людей, служебных помещениях и постах управления - 45 кг/м^2 ;

на пассажирских судах открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов, открытые поверхности переборок и облицовок подволоков в помещениях, предназначенных для размещения людей, служебных помещениях, за исключением саун, и постах управления, поверхности и настилы в скрытых или недоступных местах указанных помещений, а также открытые поверхности балконов кают, за исключением палубных покрытий из естественных твердых пород дерева, должны иметь характеристики медленного распространения пламени;

на грузовых судах валовой вместимостью 500 и более открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов и подволоки помещений, предназначенных для размещения людей, служебных помещений (за исключением саун) и постов управления, а также поверхности и настилы в скрытых или недоступных местах помещений, предназначенных для размещения людей, служебных помещений и постов управления должны иметь характеристики медленного распространения пламени;

на открытых поверхностях внутри постов управления, помещениях, предназначенных для размещения людей, и служебных помещений и

выгородок трапов судов должны применяться краски, лаки и другие отделочные материалы, прошедшие огневые испытания на медленное распространение пламени, дымообразование и токсичность в соответствии с требованиями Международного кодекса по применению процедур испытания на огнестойкость 2010 года (далее – Кодекс ПИО), а материалы для отделки поверхностей в указанных помещениях, имеющие толщину более 2,5 миллиметра, должны быть испытаны на теплотворную способность в соответствии с требованиями стандарта ИСО 1716 «Строительные материалы. Определение теплотворной способности»;

первичные палубные покрытия, если они применяются в помещениях, предназначенных для размещения людей, служебных помещениях, в постах управления или на балконах кают пассажирских судов, должны быть из материала, который имеет характеристики медленного распространения пламени и не представляет опасности в отношении выделения дыма, токсичных веществ или взрывоопасных продуктов при повышенных температурах;

ж) обеспечение защиты грузовой зоны судов, предназначенных для перевозки наливом воспламеняющихся жидких грузов, следующими способами:

отделение машинных помещений от грузовых танков и отстойных танков коффердамами, насосными отделениями, топливными цистернами или балластными танками;

расположение ходового мостика, помещений, предназначенных для размещения людей, и служебных помещений, включая расположение отверстий в ограничивающих их конструкциях, вне грузовой зоны;

оборудование грузовых танков устройствами безопасного отвода газов со средствами предотвращения проникновения пламени в танки;

оборудование грузовых насосных отделений системами вентиляции;

оборудование грузовых танков системами инертного газа;

оборудование грузовой зоны устройствами продувки, дегазации, приборами для обнаружения газа, определения его концентрации и мониторинга;

з) обеспечение соответствия выходов людей к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты (местам эвакуации) следующим требованиям:

каждое помещение, в котором размещаются люди, должно быть обеспечено путями выхода к местам сбора;

пути эвакуации не должны быть загромождены, проходы и коридоры должны быть оборудованы поручнями и леерами;

лифты не должны использоваться в качестве путей выхода наружу;

пригодность путей эвакуации на пассажирских судах, включая суда с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и высокоскоростные суда, должна быть обеспечена проектировщиком;

пути эвакуации, включая трапы и выходы, должны быть освещены;

и) для судна, использующего жидкое топливо, в проекте судна

должны быть предусмотрены меры по хранению, распределению и использованию жидкого топлива, обеспечивающие безопасность судна и находящихся на нем людей, в отношении расположения систем жидкого топлива, вентиляции машинных помещений, расположения топливных цистерн, предотвращения возникновения избыточного давления, конструкции и размещения топливных трубопроводов, защиты нагреваемых поверхностей;

к) выполнение для минимизации потенциальной опасности, обусловленной газовыпускными системами, следующих требований:

предотвращение проникновения забортной воды в газовыпускные трубопроводы, выведенные через бортовую обшивку вблизи грузовой ватерлинии;

для судов, эксплуатация которых характеризуется образованием или присутствием пожароопасных или взрывоопасных воздушных смесей, а также для судов, совершающих плавание по внутренним водным путям Российской Федерации, газовыпускные трубопроводы должны быть оборудованы искрогасителями и (или) искроуловителями;

газовыпускные трубопроводы должны выводиться в места, в которых отсутствуют источники воспламенения;

газовыпускные трубопроводы двухтопливных двигателей не должны объединяться между разными двигателями или другими потребителями сжиженного природного газа (далее – СПГ), включая судовые котлы, установки сжигания газа, для предотвращения обратного тока;

газовыпускные трубопроводы котлов, инсинераторов и двигателей внутреннего сгорания должны быть термоизолированы с использованием изолирующих материалов, двойных стенок или экранов;

газовыпускные трубопроводы должны быть оборудованы дренажными устройствами и тепловыми компенсаторами;

выпускные отверстия газовыпускных трубопроводов, дымоходов и воздушных труб картеров главных двигателей должны быть установлены за пределами взрывоопасных зон;

л) установление для борьбы с пожаром на судне перечисленных в настоящем подпункте противопожарных систем и средств, а также противопожарного снабжения, состав и количество которых определяются проектировщиком в зависимости от типа судна, его устройства, размеров и количества людей на борту:

системы сигнализации обнаружения пожара с автоматическими и ручными пожарными извещателями;

системы дымообнаружения путем забора воздуха;

стационарные системы пожаротушения, находящиеся в постоянной готовности к использованию, следующих типов: водопожарная система (тушение с помощью пожарных рукавов со стволами); автоматическая спринклерная система пожаротушения; системы водораспыления с использованием дренчерных распылителей (тушение тонкораспыленной водой или водяным туманом); углекислотная система пожаротушения;

газовые системы пожаротушения; системы пенотушения с использованием пены низкой, средней и высокой кратности; аэрозольные системы пожаротушения; порошковые системы пожаротушения;

переносные и передвижные средства пожаротушения, указанные в подпункте «д» настоящего пункта;

соединение международное береговое для подачи воды в систему водяного пожаротушения с берега или других судов;

системы инертного газа;

снаряжение пожарных, автономные дыхательные аппараты, готовые к использованию и хранящиеся в доступном месте;

указатели мест расположения противопожарного оборудования, которые должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала или должны освещаться;

м) выполнение следующих требований при использовании систем, оборудования и устройств:

использование огнетушащих веществ, разрушающих озоновый слой, не допускается;

тушение пожаров с горением опасных грузов осуществляется с учетом свойств отдельных грузов, определяющих вид огнетушащего вещества (вода, инертный газ, пена, порошок, аэрозоль или иное огнетушащее вещество, обладающее физико-химическими свойствами, позволяющими создать условия для прекращения горения);

тушение пожаров водой при отрицательных температурах должно осуществляться с учетом возможного снижения остойчивости судна вследствие замерзания использованной для тушения пожара воды.

25. Для обеспечения термической безопасности объектов морского транспорта должны быть выполнены следующие требования:

а) проектировщик судна должен предусмотреть средства защиты экипажа судна и других людей на борту судна от воздействия теплового (длинноволнового инфракрасного) излучения, источником которого являются нагретые поверхности судовых конструкций, механизмов, систем и оборудования, и меры по снижению риска нарушения терморегуляции человека;

б) строитель или изготовитель судна, компания, собственник, эксплуатирующая организация объекта морского транспорта должны предпринимать следующие меры по снижению риска нарушения терморегуляции человека:

все узлы и детали судовых конструкций, механизмов, оборудования трубопроводы, подвергающиеся нагреву до температуры выше 60 градусов Цельсия или воздействию низких температур и представляющие опасность для экипажа судна и других людей, обслуживающих такие конструкции и механизмы, должны быть оборудованы устройствами, предотвращающими или ограничивающими тепловое излучение (теплоизоляция, экранирование и иные устройства). На фланцевых соединениях трубопроводов, по которым транспортируются нагретые

жидкости и газы, должна быть предусмотрена съемная теплоизоляция;

температура на поверхности изолирующих материалов на рабочих местах не должна превышать 45 градусов Цельсия;

участки механизмов и оборудования и отверстия в них, которые в процессе их эксплуатации могут стать источником выхода пламени, горячих газов, лучистой теплоты или низкотемпературных сред, должны быть ограждены без создания препятствий работе механизмов и оборудования.

26. Для обеспечения электрической безопасности объектов морского транспорта должны быть выполнены следующие требования:

а) электрические установки и оборудование объектов морского транспорта должны обеспечивать стабильность всех своих свойств и характеристик в пределах безопасного диапазона их значений в течение всего срока эксплуатации объекта морского транспорта при помощи регулярного технического обслуживания электрических установок и оборудования;

б) электрическое оборудование должно быть изготовлено и установлено таким образом, чтобы не вызывать травм у обслуживающих его людей при его эксплуатации и техническом обслуживании. Конструкция электрического оборудования не должна допускать возможность прямого контакта с токоведущими частями этого оборудования;

в) краски, лаки, эмали и другие покрытия, используемые по отдельности, не должны применяться в качестве покрытий, способных обеспечить защиту от поражения электрическим током в условиях эксплуатации электрического оборудования;

г) воздухозаборники электрических установок и оборудования, охлаждаемых воздухом, должны быть брызгонепроницаемыми и располагаться в местах, исключающих формирование пожароопасных и взрывоопасных воздушных смесей, или смесей, разрушающих электрическую изоляцию;

д) в электрических цепях, предназначенных для пуска двигателей внутреннего сгорания от аккумуляторных батарей, в цепях которых установлены разъединители, защита от токов короткого замыкания не требуется;

е) в условиях эксплуатации судна электрические установки и оборудование не должны нагреваться выше температур, указанных в инструкциях и указаниях изготовителя, и представлять опасность для людей. Неметаллические материалы, являющиеся компонентами электрического оборудования, должны соответствовать требованиям к термостойкости и к огнестойкости, необходимым для обеспечения работоспособности оборудования и термической безопасности конструкции;

ж) конструкция кабельных изделий и применяемые конструкционные материалы должны обеспечивать однородность и

стабильность параметров электрического тока по всей эксплуатационной длине кабеля в течение установленного срока службы;

з) узлы прохода кабелей через переборки и палубы не должны снижать их механическую прочность, непроницаемость и огнестойкость;

и) судовые системы управления техническими средствами, работа которых может угрожать безопасности людей, должны снабжаться отключающими устройствами безопасности, обеспечивающими отключение питания электрического привода;

к) электрическое и электронное оборудование, устанавливаемое на ходовом мостике, должно быть проверено на электромагнитную совместимость и размещено таким образом, чтобы не создавать помех навигационному оборудованию и оборудованию связи. Переносное электрическое и электронное оборудование, способное создавать помехи работе навигационного оборудования, не должно использоваться на ходовом мостике.

27. Проектировщиком, строителем, изготовителем объектов морского транспорта, компанией, собственником и эксплуатирующей организацией должны быть выполнены следующие требования к экологической безопасности на всех стадиях жизненного цикла объекта морского транспорта:

а) сбор и хранение нефтяных остатков и нефтесодержащих вод должны производиться в сборных цистернах для последующей сдачи на суда-сборщики или на береговые приемные сооружения. Сдача нефтяных остатков и нефтесодержащих вод на суда-сборщики или на береговые приемные сооружения должна быть возможной с любого борта судна и исключать их попадание в водную среду. На судах валовой вместимостью менее 400, а также высокоскоростных судах, судах длиной по конструктивной ватерлинии менее 25 метров и суммарной мощностью всех двигателей менее 220 киловатт, конструктивные особенности которых не позволяют обеспечить их оборудование сборными цистернами, допускается накопление нефтесодержащих льяльных вод непосредственно в льялах машинных помещений с последующей сдачей;

б) на судне должно быть установлено оборудование очистки нефтесодержащих вод и смесей, управления и контроля за их сбросом и удалением отсепарированной нефти в предусмотренных приложением I к МАРПОЛ случаях. Запорная арматура на выпускных трубопроводах за борт должна иметь возможность опломбировки;

в) для предотвращения неконтролируемого сброса в море перевозимых наливом вредных жидких и опасных химических веществ и смесей с судов, на которых допускается перевозка таких веществ, при проектировании, строительстве и эксплуатации судов должны быть предусмотрены меры, направленные на исключение неконтролируемого сброса в море таких веществ. К таким мерам относятся наличие на судне оборудования (насосов и трубопроводов) для зачистки и мойки грузовых танков и присоединенных к ним трубопроводов с последующей сдачей

остатков груза и промывочной воды в береговые приемные сооружения. Для удаления остатков груза из танков допускается использовать методы вентиляции;

г) для предотвращения загрязнения водной среды сточными и хозяйственно-бытовыми водами суда, имеющие людей на борту, должны быть оборудованы системой трубопроводов и сборными цистернами для сбора и хранения вод, а также средствами их сдачи на суда-сборщики или на береговые приемные сооружения. Сдача на суда-сборщики или на береговые приемные сооружения сточных и хозяйственно-бытовых вод должна быть возможной с любого борта судна. Сточные и хозяйственно-бытовые воды допускается обрабатывать на борту судна в установках обработки сточных вод. Запорная арматура на выпускных трубопроводах за борт должна иметь возможность опломбировки;

д) обращение с судовыми отходами производства и потребления, образующимся в процессе эксплуатации судна, должно исключать неконтролируемый их сброс в водную среду. Для сбора, накопления и размещения судовых отходов на судне должны быть предусмотрены емкости, съемные либо встроенные в корпус судна, имеющие герметичные закрытия и маркировку, указывающую виды отходов. Съемные емкости должны иметь средства их крепления к судовым конструкциям на борту судна, возможность транспортировки и выгрузки. Дополнительно допускается установка устройств для обработки (измельчение, обеззараживание) и (или) сжигания судовых отходов (инсинератор);

е) предотвращение загрязнения атмосферного воздуха в отношении ограничения выбросов с судов озоноразрушающих веществ, летучих органических соединений, оксидов серы, а также выбросов поршневыми двигателями внутреннего сгорания выходной мощностью более 130 киловатт оксидов азота, осуществляется путем обеспечения соответствия выбросов требованиям и техническим стандартам, предусмотренным приложением VI к МАРПОЛ и Федеральным законом «Об охране атмосферного воздуха», за исключением применения к судам, плавающим только в морских водах под юрисдикцией Российской Федерации, технических стандартов выбросов оксидов азота, предусмотренных МАРПОЛ, для установленных районов контроля выбросов оксидов азота.

28. Каждое судно с людьми на борту должно быть оснащено средствами радиосвязи, указанными в пункте 2.4 приложения № 1 к настоящему техническому регламенту, способными обеспечить обмен сообщениями о бедствии, срочности и безопасности в направлениях «судно – берег», а также «судно-судно».

29. Состав навигационного оборудования самоходных судов, указанного в пункте 2.5 приложения № 1 к настоящему техническому регламенту, должен обеспечивать судоводителя достоверной информацией, необходимой для обеспечения безопасной навигации.

30. На каждом самоходном судне с целью определения его местоположения должна быть предусмотрена возможность приема

сигналов глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

31. Живучесть судна должна обеспечиваться:

- а) проектным запасом плавучести и остойчивости при повреждении корпуса судна;
- б) наличием средств осушения и пожаротушения в соответствии с требованиями настоящего технического регламента;
- в) соблюдением требований к пожарной безопасности в соответствии с требованиями настоящего технического регламента;
- г) постоянным поддержанием судна в мореходном состоянии и готовностью к действию по борьбе за живучесть;
- д) наличием спасательных средств, готовых к применению.

32. Каждая из конструкций и каждый из элементов судна, обеспечивающих его живучесть (палуба, переборка, водогазонепроницаемое и противопожарное закрытие, кингстон, щит силовой сети, запорное устройство судовой вентиляции и трубопроводов, баллон с газом) должны иметь предупредительные надписи и маркировку, определенную проектом судна. Предметы противопожарного снабжения должны иметь отличительную окраску. Каждый пятый шпангоут должен быть пронумерован на видных местах палуб у бортов судна или на внутренней части фальшбортов. В машинных и других судовых помещениях, расположенных ниже летней грузовой марки, должна быть нанесена ватерлиния, соответствующая осадке судна при плавании в пресной воде, и номер на каждом пятом шпангоуте.

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

- а) прочность и целостность корпуса, включая прочность устройств закрытия всех отверстий в корпусе. Для судов, предназначенных для эксплуатации в ледовых условиях, должна быть обеспечена прочность корпуса также при действии нагрузок от льда;
- б) водонепроницаемость корпуса и судовых цистерн, включая водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии волн (брызгонепроницаемость) средств закрытия отверстий в корпусе;
- в) остойчивость судна;
- г) допустимую по условиям непотопляемости посадку (осадку, крен и дифферент) при расчетном затоплении отдельных отсеков;
- д) удаление воды, попавшей на судно в результате заливания волнами и осадками. Для удаления воды, попавшей на судно в результате заливания волнами и осадками, должны быть предусмотрены: седловатость и погибь палубы, вырезы в фальшбортах, оборудование судов шпигатами, ватервейсами;
- е) предотвращение загрязнения окружающей среды при эксплуатации судна и минимизацию загрязнения окружающей среды при разливах опасных и вредных веществ и грузов;
- ж) удобство и безопасность эксплуатации и технического обслуживания корпусных конструкций (безопасность доступа,

ремонтопригодность).

34. Остойчивость судна должна обеспечивать проектную посадку судна (осадку, крен и дифферент) для всех расчетных условий загрузки и условий плавания с учетом их ограничений. Остойчивость судов должна быть проверена и подтверждена расчетом, выполненным проектировщиком, и (или) методом кренования.

35. Надводный борт, обеспечивающий проектный запас плавучести, должен определяться проектировщиком исходя из планируемой загрузки судна, районов и сезонов плавания судна. При эксплуатации судна загрузка судна должна производиться в соответствии с надводным бортом, предусмотренным проектом судна, при этом не допускается превышать предусмотренные проектом судна грузовые марки, нанесенные строителем судна, собственником, компанией или эксплуатирующей организацией на борта судна.

36. Непотопляемость судна должна быть обеспечена выполнением следующих требований:

а) деление судна на отсеки с учетом характера эксплуатации судна путем установки прочных непроницаемых поперечных переборок, расположенных от днища до верхней непрерывной палубы (палубы надводного борта), в том числе форпиковой и ахтерпиковой переборок. Количество и расположение поперечных переборок определяется типом и назначением судна, районом и условиями его эксплуатации. Помещения, предназначенные для размещения людей, должны быть отделены от машинных помещений газонепроницаемыми переборками, а от трюмов - водо- и газонепроницаемыми переборками. Доступ к помещениям, предназначенным для размещения людей, должен быть обеспечен непосредственно с палубы. Машинные помещения должны быть отделены от грузовых помещений непроницаемыми переборками;

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

в) оборудование отливных отверстий и (или) трубопроводов, проходящих внутри корпуса судна, обеспечивающих отлив воды ниже грузовой ватерлинии при максимальной грузоподъемности. Эти отверстия и трубопроводы должны быть сконструированы способом, исключающим любое непреднамеренное попадание воды в корпус судна;

г) оборудование трюмов, машинных и иных судовых помещений осушительными средствами, обеспечивающими эффективное удаление из любого помещения, расположенного ниже палубы переборок, воды, попавшей на судно в результате заливания судна волнами и атмосферными осадками или в результате аварии, а также средствами аварийно-предупредительной сигнализации о поступлении воды. Насосы осушительной системы должны располагаться на судне таким образом, чтобы затопленное помещение могло обслуживаться одним из насосов, находящимся в неповрежденном отсеке. Для многокорпусных самоходных судов каждый из корпусов должен быть оборудован осушительной

системой.

37. Проектировщик судна должен обеспечить компанию, собственника и (или) эксплуатирующую организацию судна информацией в отношении контроля прочности, остойчивости, непотопляемости и надводного борта судна с указанием в ней диапазона допустимых параметров нагрузки и пределов. Указанная информация должна поддерживаться компанией, собственником и (или) эксплуатирующей организацией судна в актуальном состоянии, учитывающем любые изменения конструкции и весогабаритных характеристик судна. Информация может быть подготовлена в виде программных средств расчета и контроля прочности, остойчивости и непотопляемости судна. Эксплуатация судна с превышением допускаемых нагрузок и предельных значений, предусмотренных проектом судна, не допускается.

38. Маневренные качества судна (поворотливость, устойчивость на курсе, инерционные характеристики) должны соответствовать предусмотренным проектом и соответствующим назначению судна характеристикам.

39. Конструкция рулевого устройства должна соответствовать следующим требованиям:

а) судно должно иметь рулевое устройство, обеспечивающее поворотливость, устойчивость на курсе и маневренность, требуемые в соответствии с пунктом 38 настоящего технического регламента;

б) рулевое устройство должно иметь конструкцию и прочность, позволяющие без повреждений выдерживать эксплуатационные нагрузки. Внешнее воздействие на рулевое устройство не должно препятствовать работе рулевого привода;

в) рулевое устройство должно иметь систему ограничителей угла поворота руля или поворотной насадки;

г) каждый из постов управления главным и вспомогательным рулевыми приводами должен быть оборудован индикаторами угла перекладки руля или угла поворотной насадки;

д) конструкция электрических и гидравлических приводов, резервирование силовых агрегатов, значения скорости действия при перекладке руля или повороте насадки должны определяться проектировщиком судна в зависимости от типа и размера судна, а также риска опрокидывания судна.

40. Главные средства активного управления судном должны соответствовать следующим требованиям:

а) устанавливаемые на судно средства активного управления судном должны обеспечивать его поворотливость, устойчивость на курсе и маневренность;

б) элементы средства активного управления судном (гондола, винты, кронштейн, рулевой механизм, насадка, крепление винто-рулевых колонок к корпусу) должны иметь конструкцию и прочность, позволяющие без повреждений выдерживать нагрузки, возникающие в

расчетных условиях эксплуатации;

в) на судне, оборудованном одним средством активного управления судном, должны быть предусмотрены меры по возобновлению подачи энергии в случае выхода из строя ее основного источника либо использованию вспомогательных (выдвижных и (или) откидных) винто-рулевых колонок;

г) при оборудовании судна более чем одним средством активного управления судном и выходе одного из средства активного управления судном из строя движение судна должно быть обеспечено оставшимися средствами активного управления судном. При этом вышедшее из строя средство активного управления судном должно быть приведено в нейтральное положение для сохранения маневренности. Винто-рулевые колонки должны иметь устройства, обеспечивающие фиксацию положения при повороте на любой угол;

д) каждый из постов управления средствами активного управления судном должен быть оборудован индикаторами угла поворота средства активного управления судном.

41. Вспомогательные средства активного управления судном, а также средства активного управления судном систем динамического позиционирования должны соответствовать следующим требованиям:

а) средства активного управления судном должны обеспечивать поворотливость, устойчивость на курсе и маневренность судна;

б) конструкцией средства активного управления судном допускается возможность их исполнения в выдвижном или откидном вариантах;

в) элементы средства активного управления судном должны иметь конструкцию и прочность, позволяющие им без повреждений выдерживать нагрузки, возникающие в расчетных условиях эксплуатации;

г) каждый из постов управления средством активного управления судном должен быть оборудован индикаторами угла поворота средства активного управления судном.

42. Устройства управления судном должны соответствовать следующим требованиям:

а) все системы управления, используемые для движения судна, управления судном, подачи энергии ключевым потребителям и обеспечения безопасности судна, должны функционировать независимо друг от друга или устроены таким образом, чтобы отказ одной системы не ухудшал работу другой;

б) конструкция устройства управления судном должна исключать возможность самопроизвольного изменения заданного им положения;

в) устройства управления главными механизмами должны блокироваться таким образом, чтобы исключалась возможность пуска этих механизмов при включенных валоповоротных устройствах.

43. Посты управления главными механизмами и двигателями на ходовом мостике и в центральном посту управления судном при любом

виде дистанционного управления должны быть оборудованы:

- а) устройствами для управления главными механизмами и движителями, указанными в пункте 42 настоящего технического регламента;
- б) индикацией, указывающей, с какого поста ведется управление судном;
- в) средствами внутренней связи между постами управления главными механизмами и движителями и центральным постом управления судном;
- г) устройством для аварийной остановки главных механизмов, независимым от системы управления, конструкцией которого исключается его случайное включение;
- д) индикацией об отключении защиты, сигнализацией срабатывания защиты и сигнализацией срабатывания устройства экстренной остановки;
- е) устройством обхода (ручного отключения) защиты;
- ж) сигнализацией минимального давления в гидросистеме винта регулируемого шага и сигнализацией о перегрузке главных механизмов, работающих на винт регулируемого шага;
- з) сигнализацией низкого давления пускового воздуха, установленной на давление, обеспечивающее не менее чем 3-кратный запуск подготовленных к действию реверсивных главных двигателей;
- и) репитером скорости.

44. Устройства индикации и управления на мостике должны иметь регулируемую подсветку. В случае если крылья мостика не закрыты устройства индикации должны быть изготовлены в пыле- и водозащищенном исполнении со степенью защиты, предусмотренной проектом судна.

45. Для установок, состоящих из нескольких главных механизмов, работающих на один валопровод, проектировщиком должен быть предусмотрен один общий пост или общие посты управления.

46. Дистанционное управление работой главных механизмов при наличии нескольких движителей должно быть возможным для каждого из движителей по отдельности.

47. Для многокорпусных судов и судов, на которых главные механизмы расположены в отдельных корпусах или в удаленных друг от друга машинных помещениях, должны быть предусмотрены средства внутренней связи каждого из местных постов управления с ходовым мостиком и с центральным постом управления.

48. Ограждения, поручни, проходы, переходные мостики, трапы на судне должны соответствовать следующим требованиям:

- а) для защиты людей при их перемещении по судну на всех открытых участках палуб должны быть установлены ограждения, поручни, проходы, лестницы и трапы, конструкции которых должны обеспечивать безопасность передвижения по ним;

б) для защиты членов экипажа судна в ходе исполнения ими своих обязанностей на участках судна, открытых для внешнего воздействия, должны быть установлены леерные ограждения и фальшборт, поручни, проходы, переходные мостики, трапы. Для палубных, в том числе лесных грузов, должны быть установлены съемные ограждения или штормовые поручни.

49. Машинные помещения должны соответствовать следующим требованиям:

а) машинные помещения категории «А» должны быть обеспечены притоком воздуха, достаточным для работы всех находящихся в них механизмов и котлов, на полную мощность при всех условиях их эксплуатации. Машинные помещения остальных категорий должны быть обеспечены вентиляцией, соответствующей их назначению и объему;

б) при использовании топлива с температурой вспышки менее 60 градусов Цельсия в машинных помещениях должны быть приняты меры по снижению риска пожаров и взрывов;

в) установка и расположение механизмов, котлов, оборудования, трубопроводов и арматуры должны обеспечивать свободный доступ к ним для обслуживания и аварийного ремонта, а также обеспечивать возможность свободной циркуляции воздуха;

г) в машинных помещениях категории «А» не должны располагаться цистерны для топлива с температурой вспышки менее 60 градусов Цельсия;

д) в машинных помещениях должны быть приняты меры по предотвращению и (или) ограничению выхода пламени из топок котлов;

е) грузовые насосные отделения на нефтеналивных судах должны иметь систему принудительной вентиляции, выходные отверстия которой должны быть размещены в безопасных местах на открытой палубе. Оборудование вентиляции должно быть искробезопасного типа;

ж) входные и выпускные отверстия вентиляции должны иметь соответствующую маркировку и закрываться из мест, находящихся вне обслуживаемых вентиляцией машинных помещений;

з) грузовые, балластные и зачистные насосы, установленные в грузовых насосных отделениях и имеющие приводной вал, проходящий через переборки насосного отделения, должны быть оборудованы датчиками температуры сальников валов, подшипников и корпусов насосов. Сигналы аварийно-предупредительной сигнализации о превышении допустимой температуры должны быть выведены на пост управления грузовыми операциями или на пост управления насосами;

и) воздушные компрессоры должны устанавливаться в местах, где загрязнение всасываемого воздуха горючими или взрывоопасными парами сведено к минимуму;

к) установки жидкого топлива, а также гидравлические установки, содержащие горючие жидкости с рабочим давлением больше 1,5 мегапаскаль и не являющиеся частью главных или вспомогательных

механизмов и котлов, должны быть размещены в отдельных помещениях с самозакрывающимися стальными дверями либо быть снабжены экранами и устройствами сбора протечек в случае, если предотвращение протечек не обеспечено самой конструкцией;

л) в случае если топливные цистерны, за исключением цистерн двойного дна, могут быть размещены только смежно с машинными помещениями категории «А» или внутри таких помещений, их общая поверхность должна иметь минимальный размер, определенный проектировщиком, и, при наличии конструктивной возможности, иметь общую границу с цистернами двойного дна;

м) цистерны с нефтепродуктами не должны размещаться над механизмами и оборудованием с температурой поверхностей под изоляцией свыше 220 градусов Цельсия, над котлами, двигателями внутреннего сгорания и электрооборудованием, при этом данные цистерны должны быть удалены от указанных механизмов и оборудования на максимальное расстояние, определенное проектировщиком, исходя из конструкции судна;

н) главные и вспомогательные механизмы и оборудование должны устанавливаться на жестких фундаментах. Котлы должны устанавливаться на фундаментах способом, исключающим расположение их сварных соединений на опорах. Размещение оборудования на фундаментах должно учитывать его термические деформации;

о) средства крепления главных и вспомогательных механизмов и подшипников валопровода к судовым фундаментам, элементы крепежа соединений участков валопровода и концевые гайки валов должны быть застопорены для того, чтобы предотвратить их самопроизвольное ослабление в условиях вибрации;

п) упругие (амортизирующие) крепления механизмов и оборудования (если они применяются) должны быть стойкими к воздействию топлива и масла, повышенных температур и излучений;

р) приводные механизмы генераторов должны устанавливаться на общих фундаментах или рамах с генераторами.

50. Пути выхода из машинных помещений должны соответствовать следующим требованиям:

а) в машинных помещениях должно быть два выхода наружу, разнесенных между собой. Освобождение от этого требования допускается с учетом размеров судна (на судах валовой вместимостью менее 1000), устройства помещения (помещения, посещаемые периодически и помещения, где максимальное расстояние до выходной двери и (или) люка не превышает 5 метров) при условии, что предложенный проектировщиком альтернативный способ выхода наружу обеспечивает равноценный уровень безопасности;

б) пути выхода из машинных помещений должны обеспечивать безопасный выход на палубы и далее к местам посадки в спасательные средства, пути выхода из машинных помещений должны быть свободны от

загромождения посторонними объектами и иметь указатели. Лифты не должны использоваться в качестве путей выхода;

в) двери, крышки люков и иные средства закрытия, составляющие часть путей выхода, должны открываться изнутри и снаружи;

г) ширина проходов, дверей, люков и трапов должна быть не менее 600 миллиметров. На судах валовой вместимостью менее 1000 допускается ширина проходов не менее 500 миллиметров.

51. Изоляция нагретых поверхностей должна соответствовать следующим требованиям:

а) нагревающиеся свыше 220 градусов Цельсия поверхности механизмов, оборудования и трубопроводов, на которые могут попасть нефтепродукты, должны быть изолированы. Конструкция топливопроводов, фильтров и иного оборудования, являющегося источником потенциальной утечки, должна исключать попадание нефтепродуктов на горячие поверхности;

б) материалы для изоляции должны быть негорючими, за исключением материалов, используемых в грузовых помещениях, почтовых отделениях, багажных отделениях и кладовых служебных помещениях, и не должны содержать асбест. В случае если в помещении присутствуют нефтепродукты поверхность изоляции должна быть непроницаемой для этих нефтепродуктов и их паров.

52. Энергетическая установка должна соответствовать следующим требованиям:

а) судовые двигатели и относящееся к ним оборудование, котлы и иные сосуды под давлением, системы трубопроводов и арматура должны соответствовать функциям, для выполнения которых они предназначены, и должны быть оснащены системами защиты, предохранительными устройствами и средствами аварийно-предупредительной сигнализации. Материалы для изготовления энергетических установок должны соответствовать условиям эксплуатации энергетических установок, быть устойчивыми к максимальным температурам и вибрации, установленным изготовителем для данного оборудования;

б) главные двигатели и вспомогательные механизмы, обеспечивающие движение и безопасность судна, должны обеспечивать работоспособное состояние судна при всех заданных проектировщиком значениях крена и дифферента (посадки) судна и в условиях качки, в условиях вибрации и ударов с заданными проектом судна параметрами, а также в диапазоне температур, предписанных проектом судна;

в) судовые двигатели и относящееся к ним оборудование должны быть оснащены устройствами ограничения скорости вращения во всех случаях, когда есть риск ее неконтролируемого превышения;

г) все элементы энергетических установок, подвергающиеся действию внутреннего давления, должны быть оборудованы устройствами защиты от избыточного давления;

д) для всех частей энергетических установок должна быть предусмотрена возможность их безопасного технического обслуживания.

53. Системы вентиляции, водоснабжения и отопления должны соответствовать следующим требованиям:

а) иметь искусственную (принудительную) вентиляцию либо кондиционирование воздуха во всех помещениях, предназначенных для размещения людей;

б) иметь принудительную вентиляцию во всех помещениях, в которых могут скапливаться воспламеняющиеся и (или) взрывоопасные смеси, газы и дым (камбузы, пищеблоки, помещения для холодильных машин, туннели валопроводов, помещения специальной категории и грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, аккумуляторные, грузовые насосные отделения, кладовые лаков и красок);

в) иметь приточную вентиляцию, обеспечивающую работу энергетических установок в машинных помещениях;

г) использовать стационарную систему вентиляции либо передвижную установку при работах в замкнутых помещениях;

д) иметь систему естественной вентиляции для грузовых трюмов и отвода паров жидких грузов в грузовых танках.

е) иметь принудительную вентиляцию всех судовых помещений в опасной зоне для судов, перевозящих сжиженные и компримированные газы;

ж) в ходе проектирования, изготовления и эксплуатации систем вентиляции, водоснабжения и отопления должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие безопасность людей в условиях чрезвычайной ситуации, связанной с выбросом в атмосферу токсичных веществ, в случае пожара и (или) взрыва.

54. Все суда, за исключением несамоходных судов, должны быть оборудованы рулевым, якорным, швартовным устройствами, средствами посадки людей на судно и высадки людей с судна, а также сигнальными мачтами. В зависимости от типа и назначения судна допускается оборудование судов грузоподъемными устройствами, устройствами для заваливания и подъема мачт, устройствами для посадки и высадки лоцмана.

55. Каждое судно должно быть оборудовано спасательными средствами. Состав и количество индивидуальных спасательных средств (спасательные круги, жилеты, гидротермокостюмы, защитные костюмы) и коллективных спасательных средств (спасательные шлюпки, спасательные плоты, эвакуационные системы, дежурные шлюпки), средств спуска и подъема спасательных шлюпок, плотов и дежурных шлюпок, морских эвакуационных систем, визуальных средств подачи сигналов бедствия и способы размещения средств спасения на судах должны определяться на этапе проектирования или переоборудования судна в зависимости от типа, назначения и района плавания судна.

56. Электрические установки должны обеспечивать:

а) работу всех электрических устройств и систем, необходимых для поддержания движения, управления и безопасности судна и нормальных условий обитаемости без запуска аварийных источников электроэнергии;

б) работу всех электрических устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в условиях аварии;

в) безопасность пассажиров, экипажа судна и других людей на борту судна, груза и судна при использовании электричества.

57. Электрическое оборудование, включая аварийное электрооборудование, должно быть работоспособным при всех заданных проектом судна значениях крена и дифферента и в условиях качки, в условиях вибрации и ударов с заданными проектом судна параметрами, а также в диапазоне температур, предусмотренных проектом судна.

58. Питание электрооборудования, обеспечивающего движение судна, работу рулевого устройства, систем навигации, систем безопасности, указателей угла перекладки руля должно осуществляться по отдельным цепям (фидерам), имеющим защитные устройства.

59. Номинальные значения напряжения, силы тока и частоты для переменного тока, обеспечиваемые судовыми источниками электрической энергии, а также диапазон их допускаемого изменения должны соответствовать стандартам качества генерируемой электроэнергии и характеристикам потребителей на судне, указанным в документации их изготовителей.

60. Электрическое оборудование не должно являться источником вредных излучений и выбросов токсичных веществ.

61. Общий уровень электромагнитных помех судна не должен препятствовать работе судового электрического оборудования. Меры по снижению влияния электромагнитного фона должны быть направлены на:

а) блокирование каналов связи между источником помех и работающим устройством или прибором;

б) воздействие на источники помех в целях их ограничения и подавления;

в) снижение восприимчивости к электромагнитным помехам работающих устройств или приборов.

62. Допускается осуществлять подачу электроэнергии от береговых источников в случае выхода из строя судовых источников электрической энергии, а также в случае невозможности работы судового оборудования для выработки электроэнергии при стоянке судна.

63. При использовании горюче-смазочных материалов должны быть выполнены следующие требования:

а) меры для пожаробезопасности и взрывобезопасности, принимаемые для машинных помещений, трубопроводов, устройств подготовки топлива, систем отвода газов и топливных цистерн, определяются, в том числе температурой вспышки топлива;

б) устройства передачи на судно топлива и смазочных

материалов должны соответствовать характеристикам этих расходных материалов в части обеспечения пожаробезопасности и (или) взрывобезопасности.

64. Химическая безопасность объектов морского транспорта при перевалке и перевозке опасных грузов (опасных грузов в упаковке, опасных грузов навалом, включая вещества опасные при перевозке навалом, опасных химических веществ наливом, вредных жидких веществ наливом, сжиженных газов наливом, радиоактивных материалов) обеспечивается проектировщиками, строителями судов, изготовителями объектов морского транспорта и работниками компаний, собственниками и эксплуатирующими организациями на всех стадиях жизненного цикла объекта морского транспорта. Для судов должны быть предусмотрены конструктивные особенности и специальное оборудование, а также выполнены эксплуатационные мероприятия, исходя из оценки рисков в зависимости от класса опасности или категории опасного груза и предполагаемых способов его перевалки и перевозки.

65. Радиационная безопасность населения при использовании объектов морского транспорта при перевозке опасных грузов 7 класса опасности (радиоактивные материалы) в соответствии с главой 2.7 МКМПОГ, а также облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в соответствии с Международным кодексом безопасной перевозки упакованного отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорadioактивных отходов на борту судов, 2001 года, с поправками, должна быть обеспечена проектировщиком, строителем судна, компанией, собственником и эксплуатирующей организацией в отношении:

- а) пределов значений транспортного индекса, индекса безопасности по критичности и уровня излучения для упаковок и транспортных пакетов;
- б) процедур отправления груза;
- в) конструкции, испытаний и упаковок;
- г) размещения и разделения грузов;
- д) деления судна на отсеки;
- е) противопожарной защиты судна.

66. Обеспечение требований в отношении энергетической эффективности и ресурсосбережения, с целью ограничения выбросов парниковых газов, должно осуществляться за счет внедрения на судах мер энергоэффективности и ресурсосбережения с учетом типа, размеров и назначения судов, их конструктивного и инженерно-технического оснащения, обеспечивающего энергетическую эффективность объектов морского транспорта, с применением ресурсосберегающих технологий (сокращение потерь материалов при строительстве, ремонте, переоборудовании, применение безотходных и малоотходных технологий, утилизация), энергосберегающих технологий, снижения объема потребления топливно-энергетических ресурсов (применение дизель-электрических движительных установок, гибридных систем,

использующих несколько источников питания, переход на альтернативные моторному топливу виды топлив, таких как сжиженный природный газ, биотопливо).

67. На судне, использующем СПГ или иные виды топлива с низкой температурой вспышки в качестве топлива, меры и устройства хранения, распределения, подготовки и использования такого топлива должны обеспечивать безопасность и надежность всех систем и устройств в соответствии с положениями Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, 2015 года, с поправками. Исходя из оценки рисков, обусловленных использованием СПГ или топлива с низкой температурой вспышки, допускается принятие дополнительных мер обеспечения безопасности, учитывающих особенности использования такого топлива в отношении:

- а) защиты судовых конструкций от температур ниже допустимых в местах возможных утечек топлива;
- б) устройств системы хранения топлива;
- в) материалов и конструкций трубопроводов;
- г) подачи топлива потребителям;
- д) выработки энергии для обеспечения хода судна и подачи энергии потребителям газа;
- е) пожарной безопасности и взрывобезопасности;
- ж) систем вентиляции;
- з) системы управления, мониторинга и безопасности.

III. Требования к эксплуатации, ремонту, переоборудованию, модернизации и утилизации объектов морского транспорта

68. Судно допускается к эксплуатации при наличии выданного классификационным обществом классификационного свидетельства, удостоверяющего соответствие судна в том числе требованиям настоящего технического регламента.

69. Проектировщиками, строителями судов, изготовителями материалов и изделий для судов, компаниями, собственниками и эксплуатирующими организациями объектов морского транспорта должны быть соблюдены требования к безопасности ремонтируемого, переоборудуемого или модернизируемого судна.

70. Материалы и изделия, используемые при ремонте, переоборудовании или модернизации судна, должны соответствовать требованиям настоящего технического регламента.

71. При подготовке судна к ремонту, переоборудованию и модернизации с выводом его из эксплуатации компанией, собственником и (или) эксплуатирующей организацией должны быть выполнены следующие требования:

- а) очистка грузовых трюмов, палуб и льял от остатков груза, судовых

отходов производства и потребления и нефтесодержащих вод;

б) сдача топлива, за исключением топлива, необходимого для обеспечения живучести и нужд судна. Места расположения неосвобожденных и недегазированных топливных и масляных цистерн по палубе, по наружному борту, а после подъема судна по днищу должны быть обозначены белой краской с маркировками «Топливо!», «Не применять огонь!»;

в) зачистка и дегазация грузовых танков, грузовых и зачистных трубопроводов, коффердам, насосных отделений и других помещений, связанных с обработкой груза;

г) зачистка и дегазация топливных, топливобалластных и масляных цистерн, внутри которых планируется проведение ремонтных работ, а также заполнение инертными газами или водой других топливных и масляных цистерн с их трубопроводами;

д) освобождение трубопроводов, систем холодильной установки, резервуаров, если в местах их размещения планируется проведение огневых работ, от взрывоопасных холодильных агентов;

е) удаление с судна пиротехнических сигнальных средств;

ж) удаление с судна всех взрывоопасных и легковоспламеняющихся грузов, предметов и веществ (при постановке судна в док или на судоподъемное сооружение);

з) заземление корпуса судна (при постановке судна в док или на судоподъемное сооружение);

и) проверка готовности судовых систем и средств сигнализации обнаружения пожара, систем обнаружения дыма, систем локализации пожара и систем пожаротушения.

72. Компания, собственник или эксплуатирующая организация или физическое, или юридическое лицо, принявшее на себя обязанности по утилизации судна от имени компании или собственника, до начала работ по разделке и утилизации судна должны передать осуществляющей утилизацию (разделку) судна организации перечень опасных материалов, имеющих на судне.

73. При консервации судна с выводом его из эксплуатации должны быть выполнены следующие требования:

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

б) зачистка и пропаривание всех топливных и масляных цистерн, в том числе грузовых танков наливных судов;

в) удаление воды и образовавшихся отложений из полостей охлаждения двигателей, компрессоров и всей системы охлаждения;

г) очистка сточно-фановой системы и системы сбора льяльных вод и удаление жидкости из указанных систем;

д) закрытие крышек люков, световых фонарей и отверстий шахты машинного отделения;

е) закрытие щитами стеклянных окон и дверей в надстройке;

- ж) закрытие щитами и водонепроницаемыми чехлами открытых грузовых трюмов (бункеров) и других отверстий в палубе;
- з) закрытие забортных отверстий, кингстонов и забортных ящиков;
- и) закрытие водонепроницаемыми чехлами палубных механизмов и спасательных средств.

74. В целях обеспечения безопасной утилизации судов организацией, производящей утилизацию судов, должны быть выполнены следующие требования:

а) утилизация судов (судовых технических средств) должна осуществляться в соответствии с рекомендациями строителя судна (изготовителя судовых технических средств) способом, не оказывающим негативного воздействия на окружающую среду, по проектам утилизации, прошедшим соответствующую экспертизу в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

б) предварительно разработана документация на утилизацию для каждого судна (судового технического средства) с указанием режимов технологических процессов, состава и последовательности операций утилизации, в том числе подготовительных операций, предусматривающих:

отключение демонтируемых или деформируемых объектов морского транспорта от любых источников питания;

удаление взрывоопасных, легковоспламеняющихся, порошкообразных, химически агрессивных веществ и других веществ и сред, оказывающих негативное воздействие на здоровье человека и состояние окружающей среды;

удаление самопроизвольно движущихся элементов, которые могут появиться после демонтажа компанией, собственником (или) эксплуатирующей организацией судна, пригодных для дальнейшего использования технических средств и оборудования;

в) режимы технологических процессов, состав и последовательность операций должны исключать риск причинения вреда в процессе утилизации судов (судовых технических средств) как в обычных условиях, так и в аварийной ситуации, возникшей в процессе утилизации;

г) оборудование для утилизации судов (судовых технических средств) должно быть оснащено:

средствами контроля за операциями, оказывающими негативное воздействие на здоровье человека и состояние окружающей среды;

средствами индивидуальной защиты работников организаций, производящих утилизацию;

д) средства хранения, транспортировки изделий и отходов производства в процессе утилизации судов (судовых технических средств) должны быть устроены так, чтобы исключался риск причинения вреда жизни и здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде,

жизни или здоровью животных и растений.

IV. Требования безопасности объектов инфраструктуры морского транспорта

75. Опасные производственные объекты инфраструктуры морского транспорта должны соответствовать требованиям, установленным Федеральным законом «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», Градостроительным кодексом Российской Федерации, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, МКХ, МКМПОГ, МКМПНГ, МАРПОЛ, а также Федеральным законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», Федеральным законом «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций».

76. Проектировщики и строители при проектировании и строительстве объектов инфраструктуры морского транспорта, эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта в ходе эксплуатации, технического обслуживания и утилизации объектов инфраструктуры морского транспорта должны соблюдать положения Федерального закона «О пожарной безопасности», а также следующие требования к пожарной безопасности объектов инфраструктуры морского транспорта:

а) перевалка опасных грузов (нефти, нефтепродуктов, сжиженных газов и химических грузов) наливом и бункеровка судов с автомашин должны осуществляться на терминалах и (или) причалах для перевалки опасных грузов в соответствии с правилами оказания услуг по перевалке грузов в морском порту, утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

б) места погрузки (выгрузки) взрывоопасных веществ должны располагаться на расстоянии не менее 250 метров от жилых строений, служебных зданий и сооружений, а также от других мест перевалки и хранения грузов, не являющихся взрывоопасными веществами. Эксплуатирующей организации объекта инфраструктуры морского транспорта допускается уменьшать указанное расстояние при условии выполнения санитарных норм и требований пожаробезопасности и взрывобезопасности с обеспечением величины пожарного риска в пределах допустимых значений, установленных Федеральным законом «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»;

в) территория перегрузочных причалов должна содержаться в чистоте и систематически очищаться от горючих отходов производства и потребления. Освобождающаяся тара, упаковочный материал, металлическая стружка, промасленные обтирочные материалы и другие отходы должны быть удалены в специально отведенные для этого места и

своевременно утилизированы;

г) курение и использование открытого огня, исключая производство огневых работ, осуществляемых с оформлением руководителем эксплуатирующей организации объекта инфраструктуры морского транспорта или лицом, ответственным за пожарную безопасность наряд-допуска в соответствии с правилами безопасного ведения газоопасных, огневых и ремонтных работ, утвержденных Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору, на причалах запрещено, о чем на видных местах причалов должны быть вывешены соответствующие объявления и запрещающие знаки;

д) выполнение организационно-технических мероприятий по обеспечению пожарной безопасности, включающих:

обеспечение мер для эффективной и быстрой работы пожарных подразделений на объектах инфраструктуры морского транспорта;

организацию мероприятий по спасанию людей во время пожаров и при ликвидации аварий на объектах инфраструктуры морского транспорта;

разработку планов эвакуации людей с использованием водяных завес, систем аварийной вентиляции и индивидуальных средств спасания.

77. Проектировщиками, строителями и эксплуатирующими организациями объектов инфраструктуры морского транспорта должны выполняться следующие требования к экологической безопасности:

а) морские терминалы, осуществляющие перегрузку нефти и нефтепродуктов и вредных жидких грузов, должны быть оснащены:

устройствами, предотвращающими разлив жидкостей и попадание их в воду;

оборудованием и средствами локализации и ликвидации разливов грузов;

устройствами автоматического прекращения передачи груза с судна на объект инфраструктуры морского транспорта и обратно в аварийной ситуации;

устройствами молниезащиты, удаления статического электричества и заземления;

б) установки и системы для передачи жидких грузов, сопровождаемой выделением летучих органических соединений и сжиженных газов, для которых имеется повышенный риск аварийного выброса паров в атмосферу, а также токсичных жидких грузов должны быть оборудованы средствами возврата паров груза с целью последующей их обработки либо повторного сжижения или утилизации. Морские терминалы, оборудованные для перегрузки легковоспламеняющихся жидкостей, должны иметь береговой трубопровод отвода паров нефти из грузовых танков в специальные береговые емкости, оснащенные устройством для соединения с газоотводными трубами нефтеналивных судов;

в) на морских терминалах, осуществляющих перегрузку нефти и

нефтепродуктов, в предусмотренных законодательством случаях, должны выполняться мероприятия, предусмотренные объектовыми планами действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с разливами нефти и нефтепродуктов. Все средства, предусмотренные планами для ограничения площади разливов, должны быть готовы к их использованию. Форма, содержание плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов и порядок его разработки устанавливаются в соответствии постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2020 г. № 2366 «Об утверждении правил организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» и Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации»;

г) эксплуатирующая организация должна обеспечить очистку акватории и уборку прилегающей территории объектов инфраструктуры морского транспорта. Объекты инфраструктуры морского транспорта должны быть обеспечены техническими средствами и специализированными судами в количестве, необходимом для очистки акватории от отходов производства и потребления, нефтепродуктов и других вредных веществ, а также для приема с судов нефтесодержащих и сточных вод и отходов производства и потребления их с последующей утилизацией;

д) дренажные системы, колодцы и отстойники, системы оборотного водоснабжения объектов инфраструктуры морского транспорта, должны содержаться в исправном состоянии;

е) объекты инфраструктуры морского транспорта должны быть оборудованы в случаях, указанных в статье 5 Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года, правиле 38 приложения I, правиле 18 приложения II, правиле 12 приложения IV, правиле 8 приложения V и правилах 12 и 17 приложения VI к МАРПОЛ, приемными сооружениями для приема веществ и вод с судов, указанных в этих документах, вместимость которых отвечает потребностям заходящих в морские порты судов;

ж) объекты инфраструктуры морского транспорта, используемые для перевалки угля, должны соответствовать требованиям, установленным Федеральным законом «Об охране окружающей среды», Федеральным законом «Об охране атмосферного воздуха» и настоящим техническим регламентом, а также технологиям, техническим способам и методам, предусмотренным информационно-техническим справочником по наилучшим доступным технологиям, разработанным в соответствии с Правилами определения технологии в качестве наилучшей доступной технологии, а также разработки, актуализации и опубликования

информационно-технических справочников по наилучшим доступным технологиям, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2014 г. № 1458, и направленным на сокращение выбросов загрязняющих веществ при перевалке угля, в части подходов и методов, применяемых при оснащении и эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта, используемых для перевалки угля.

78. К основным видам оборудования причалов, на которых осуществляется перегрузка (перевалка) сжиженного природного газа (СПГ), относятся:

- а) стендеры с гидравлической станцией управления;
- б) подводящие трубопроводы СПГ;
- в) трубопроводы и шланги (возврата паров СПГ);
- г) системы сжатого воздуха;
- д) устройства подачи инертного газа;
- е) рециркуляционные трубопроводы;
- ж) технологическое оборудование;
- з) запорная, предохранительная и регулирующая арматура;
- и) органы управления перевалкой, контрольно-измерительная аппаратура (КИП);
- к) системы безопасности оборудования грузового причала (аварийная остановка (ESD), система аварийного разъединения (ERS), муфты аварийного разъединения (ERC), сухое разъединение, системы аварийно-предупредительной сигнализации, электрическая изоляция, заземление, защита от грозовых разрядов (молниеотводы);
- л) средства борьбы с пожаром и защиты от пожара;
- м) устройства защиты от гидроудара;
- н) швартовные и отбойные устройства;
- о) устройства связи между погрузочной станцией и причалом;
- п) гибкие шланги;
- р) грузовое соединение;
- с) поддоны и иные средства сбора утечек СПГ;
- т) инженерно-технические сети причала;
- у) средства коллективной защиты занятых в перевалке работников.

V. Требования к безопасности процессов проектирования, строительства, эксплуатации, вывода из эксплуатации, ликвидации и ремонта объектов инфраструктуры морского транспорта

79. Проектировщиками и строителями объектов инфраструктуры морского транспорта должны быть выполнены следующие требования:

- а) обеспечение устойчивости объектов инфраструктуры морского транспорта при воздействии нагрузок от ветра и волн, течений, льдов и сейсмических воздействий;
- б) минимизация экологического ущерба в результате строительства и

эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта;

в) проведение систематического мониторинга навигационно-гидрографической, гидрометеорологической и экологической обстановки в ходе строительства объектов инфраструктуры морского транспорта в районах производства работ;

г) использование для строительства объектов инфраструктуры морского транспорта материалов, не наносящих ущерба окружающей среде, учитывающее их последующую утилизацию;

д) учет особенностей навигационно-гидрографического, гидрометеорологического и экологического характера района размещения объектов инфраструктуры морского транспорта.

80. Собственники или эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить следующие меры по осуществлению безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта:

а) разработка, корректировка и ведение паспорта (технического паспорта) объекта инфраструктуры морского транспорта с привлечением проектировщика или экспертной организации либо организации, являющейся членом саморегулируемой организации, согласно законодательству о градостроительной деятельности с правом осуществлять подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства. Минимальные требования к составу сведений паспорта (технического паспорта) объекта инфраструктуры морского транспорта приведены в подпункте «б» настоящего пункта. Объекты инфраструктуры морского транспорта, относящиеся к опасным, должны быть снабжены паспортом безопасности потенциально опасного объекта в соответствии с Правилами разработки паспорта безопасности потенциально опасного объекта, утвержденными постановлением Правительством Российской Федерации от 14 июля 2022 г. № 1265 «Об утверждении Правил разработки и формы паспорта безопасности потенциально опасного объекта»;

б) Минимальный состав сведений паспорта (технического паспорта) объекта инфраструктуры морского транспорта в соответствии с ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния», утвержденных Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии:

Текстовые сведения:

общие данные (местоположение, назначение, дата ввода в эксплуатацию, информация о генподрядчике и генпроектировщике, дата реконструкции, балансовая стоимость, конструктивный тип сооружения, класс сооружения, сейсмостойкость сооружения, основные размеры и высотные отметки сооружения, параметры расчетного судна, допускаемые нормативные эксплуатационные нагрузки, в том числе от средств механизации);

данные о естественных условиях района расположения;

описание конструкции сооружения и его основных элементов;
 данные об оборудовании сооружения;
 данные о системе контроля технического состояния;
 данные об источниках заполнения паспорта;
 заключение о техническом состоянии сооружения и условиях его эксплуатации.

Указания по эксплуатации:

допускаемая интенсивность загрузки прикордонной полосы;
 типы и марки средств механизации, разрешенных к эксплуатации;
 особые требования к эксплуатации (необходимость выполнения ремонтных работ, при необходимости другие требования, возможность изменения допускаемой нагрузки прикордонной полосы, типов и марок средств механизации, указанных в паспорте, возможность изменения отметки дна у сооружения, возможность эксплуатации судна с параметрами, превышающими параметры расчетного судна);

Пополняемая часть паспорта:

данные о результатах контроля технического состояния, полученных в ходе очередного обследования или внеочередного обследования, выполненного юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем);
 данные о результатах контроля технического состояния, выполняемых работниками эксплуатирующей организации (дата контроля, вид контроля, номер и дата документа, в котором зафиксированы результаты контроля).

Приложения (графические материалы):

ситуационный план;

фасад:

поперечный(е) разрез(ы);

схема допускаемых нагрузок;

схема(ы) размещения марочной сети и контрольно-измерительной аппаратуры;

в) соблюдение эксплуатирующей организацией объекта инфраструктуры морского транспорта и взаимодействующими с ней лицами требований инструкций и наставлений, обеспечивающих безопасную эксплуатацию объекта инфраструктуры морского транспорта, в том числе разработанных собственником и (или) эксплуатирующей организацией объекта инфраструктуры морского транспорта, обязательных для исполнения документов (инструкций и регламентов), регулирующих порядок осуществления производственных процессов на объектах инфраструктуры морского транспорта;

г) разработка эксплуатирующей организацией морского терминала или причала для перевалки опасных грузов инструкции по перевалке опасных грузов. Организация и производство погрузочно-разгрузочных работ должны осуществляться под руководством лица, назначенного эксплуатирующей организацией морского терминала для перевалки опасных грузов.

81. Эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта обязаны самостоятельно либо с привлечением компетентных организаций обеспечить:

а) осуществление технического наблюдения за объектами инфраструктуры морского транспорта;

б) безопасные условия для подхода, швартовки, стоянки и обработки судов;

в) безопасность, сохранность и долговечность объектов инфраструктуры морского транспорта при их взаимодействии с судами;

г) безопасность перегрузочного оборудования и портовых транспортных средств;

д) безопасные условия складирования и хранения грузов при любых гидрометеорологических условиях;

е) непрерывность технологического процесса при оказании услуг по перевалке грузов;

ж) проведение ремонтно-восстановительных и регламентных работ для обеспечения работоспособного состояния объекта инфраструктуры морского транспорта;

з) поддержание проектных глубин и выполнение работ по очистке дна в операционной акватории у причальных сооружений.

82. Эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить выполнение следующих требований:

а) нагрузки, испытываемые в процессе эксплуатации портового гидротехнического сооружения, не должны превышать допустимых значений, указанных в техническом паспорте объекта инфраструктуры морского транспорта. Допускаемые значения эксплуатационных нагрузок должны быть указаны на видных местах гидротехнического сооружения;

б) объект инфраструктуры морского транспорта не должен иметь повреждений, препятствующих его нормальным условиям эксплуатации и (или) нарушающих целостность конструкций объекта. Деформации объекта инфраструктуры морского транспорта, имеющие место в ходе его эксплуатации, не должны превышать допустимых значений, устанавливаемых проектом объекта инфраструктуры морского транспорта. Значения предельных деформаций при отсутствии их в проекте объекта инфраструктуры морского транспорта устанавливаются экспертной организацией, либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, согласно законодательства о градостроительной деятельности с правом осуществлять подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства, с внесением данных сведений в паспорт сооружения;

в) швартовные и отбойные устройства должны быть в работоспособном состоянии на всем протяжении причала и соответствовать по своим характеристикам швартуемым судам;

г) длина причала должна обеспечивать безопасность судна при его

подходе и швартовке к причалу;

д) швартовка судна за отбойные устройства, а также за части сооружения, не предназначенные для швартовки, запрещается;

е) не допускается швартовка к портовому гидротехническому сооружению судна с параметрами, превосходящими параметры расчетного судна, указанного в техническом паспорте сооружения. Расчетное судно должно быть безопасным образом ошвартовано в пределах границ смежных причалов, образующих прямолинейную причальную линию, при условии соответствия паспортных характеристик каждого из таких смежных причалов параметрам расчетного судна и наличия на них соответствующих расчетному судну отбойных устройств и швартовных тумб;

ж) при подходе судов к причалам должны быть соблюдены ограничения на скорость подхода, установленные с учетом водоизмещения судов и схемы швартовки, имеющие целью удержать горизонтальные нагрузки на портовые гидротехнические сооружения в пределах, предусмотренных в их проектной документации и паспорте;

з) соблюдение режима эксплуатации портового гидротехнического сооружения, указанного в техническом паспорте этого сооружения;

и) причал для обработки грузов должен быть оборудован по кордону окрашенным в сигнальный цвет колесоотбойным брусом высотой не менее 0,2 метров, который необходимо содержать в работоспособном состоянии, а пассажирский причал - перильным (леерным) ограждением высотой не менее 1,1 метра;

к) для безопасного прохода людей на территории объекта инфраструктуры морского транспорта должны устанавливаться переходные мостики через трубопроводы и другие коммуникации, проложенные над поверхностью земли;

л) на каждую швартову тумбу должны быть нанесены цифровые обозначения, читаемые со стороны берега сверху (порядковый номер швартовной тумбы), а ниже, под горизонтальной чертой, расстояния в метрах до ближайших швартовных тумб слева и справа, разделенные между собой вертикальной чертой. Телефонные и электрические колонки должны быть пронумерованы в пределах одного причала;

м) режим эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта должен соответствовать его назначению, проектным характеристикам и (или) указанному в техническом паспорте (формуляре) фактическому техническому состоянию и должен быть указан в техническом паспорте сооружения или формуляре технического средства, конструкции или устройства. При возникновении изменений в техническом состоянии объекта инфраструктуры морского транспорта, влияющих на его эксплуатационные характеристики, проводится внеочередное обследование объекта.

Необходимость в изменении режима эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта устанавливает экспертная

организация либо организация, являющаяся членом саморегулируемой организации, согласно законодательства о градостроительной деятельности с правом осуществлять подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства после проведения обследования объекта инфраструктуры морского транспорта. Если в результате обследования сооружения установлено, что в нем отсутствуют значительные и критические дефекты несущих конструкций и сооружение эксплуатируется без нарушений установленного режима, руководитель работ по обследованию оформляет свидетельство о годности сооружения к эксплуатации с установленным сроком его действия с заключением о его техническом состоянии. При наличии указанных дефектов определяется возможность эксплуатировать сооружение в условиях изменения режима его эксплуатации до выполнения ремонтных работ. В этом случае свидетельство о годности сооружения к эксплуатации сопровождается извещением, ограничивающим режим эксплуатации и (или) предлагающим устранить дефекты. Отрицательные результаты обследования сооружения, не позволяющие подтвердить его годность к эксплуатации, оформляются в виде извещения о выводе сооружения из эксплуатации, с перечислением дефектов, подлежащих устранению.

На основании результатов обследования объекта инфраструктуры морского транспорта эксплуатирующей организацией объекта инфраструктуры морского транспорта составляется декларация соответствия объекта инфраструктуры морского транспорта установленным требованиям. Сведения об изменении режима эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта регистрируются эксплуатирующей организацией объекта инфраструктуры морского транспорта в техническом паспорте портового гидротехнического сооружения или формуляре технического средства, конструкции или устройства.

н) для обеспечения безопасной эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта, предназначенного для осуществления погрузочно-разгрузочных работ, складирования и временного размещения грузов, эксплуатирующая организация объекта инфраструктуры морского транспорта или экспертная организация должна разработать справочник допустимых нагрузок по форме, установленной в ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния», утвержденных Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии. В справочнике допускаемых нагрузок для фактически перегружаемой номенклатуры грузов приводятся схемы загрузки и таблицы с высотой складирования различных грузов. В справочнике допустимых нагрузок отражается основная номенклатура грузов. Эксплуатация объекта инфраструктуры морского транспорта с превышением допускаемых нагрузок запрещается;

о) объекты инфраструктуры морского транспорта, на которых осуществляется перевалка опасных грузов, в том числе нефтепродуктов, должны быть оснащены техническими средствами мониторинга и документирования швартовных и грузовых операций;

п) силы и средства для швартовки и отшвартовки морского транспорта к причалу (буксиры, береговая швартовная бригада) должны определяться с учетом требований технической и проектной документации на объект инфраструктуры морского транспорта (причал), но не ниже минимальных требований, установленных в обязательных постановлениях в морском порту, утверждаемых Министерством транспорта Российской Федерации.

83. Границы всех портовых гидротехнических сооружений должны быть обозначены, где это технически возможно, собственником портового гидротехнического сооружения или эксплуатирующей организацией с учетом конструктивных особенностей и технических возможностей сооружения.

84. Организациями, осуществляющими эксплуатацию морского терминала или причала для перевалки наливных грузов (нефть и нефтепродукты, сжиженные газы, химические жидкие наливные грузы, жидкие пищевые грузы), должны быть выполнены следующие требования безопасности:

а) количество специализированных устройств погрузки-разгрузки (грузовых шлангов, стендеров, соединительных элементов), их взаимное расположение и назначение должны соответствовать ассортименту наливных грузов, а также типу и конструкции обслуживаемых наливных судов;

б) системы передачи жидких грузов должны быть оборудованы устройствами автоматической остановки передачи груза при смещении судна относительно причала и устройств погрузки-разгрузки либо в случае достижения действующими на шланги усилиями значений сверх допускаемых пределов;

в) погрузка танкеров и судов-бункеровщиков у причалов для наливных грузов осуществляется с использованием отгрузочного оборудования этих терминалов и с назначением ответственных лиц за перевалку (перегрузку) с обеих сторон;

г) безопасность причалов для бункеровки судов СПГ и другими видами топлива с низкой температурой вспышки должна быть обеспечена с учетом требований Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, 2015 года с поправками;

д) причал для наливных грузов должен быть оборудован плавучими боновыми заграждениями и иными средствами локализации разливов и сбора нефтепродуктов с водной поверхности акватории морского порта. Условия, при которых проведение погрузочно-разгрузочных работ с наливными грузами допускается без постановки

боновых заграждений, должны быть определены в обязательных постановлениях в морскому порту, утверждаемых Министерством транспорта Российской Федерации;

е) морской терминал или причал должен быть оборудован устройствами заземления трубопроводов, шлангов и корпуса судна;

ж) морской терминал или причал должен быть оборудован стационарной автоматической системой обнаружения пожара, пожарной сигнализации, тушения и предотвращения распространения пожара, соответствующей опасности, которую представляет собой наливной груз судна и хранилища на морском терминале. Устройство морского терминала или причала должно предусматривать возможность использования мобильных средств борьбы с пожаром. Состав таких систем и средств должен соответствовать требованиям Федерального закона «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»;

з) технологическая площадка морского терминала или причала должна иметь твердое покрытие и ограждение по контуру высотой не менее 0,4 метра, а также специальное устройство для отвода нефтесодержащих стоков. Прямой сброс стоков в водоемы или общую систему канализации запрещен;

и) перевалка нефти, нефтепродуктов, опасных химических или вредных жидких веществ наливом на морском терминале или причале, не оснащенном технологическим оборудованием, обеспечивающим безопасность перевалки таких грузов, запрещена;

к) морской терминал или причал, на котором осуществляется перевалка нефти, нефтепродуктов, опасных химических или вредных жидких веществ, представляющих опасность для жизни и здоровья людей и окружающей среды, должен соответствовать требованиям МКМПОГ, «Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов. ISGOTT» и Федерального закона «О промышленной безопасности опасных производственных объектов».

85. Эксплуатирующими организациями рейдового перегрузочного комплекса (далее – РПК) должны быть выполнены следующие требования к безопасности эксплуатации указанного комплекса:

а) безопасность судоходства и экологическая безопасность обеспечиваются посредством реализации технологической схемы эксплуатации РПК, включающей:

виды и характеристики грузов, его полное техническое наименование и планируемые объемы перегрузки грузов с судна на судно; для опасных грузов указывается класс и группа опасности;

планируемые объемы и способы перегрузки грузов;

ограничения на осадку и другие характеристики участвующих в перегрузке судов;

ограничения на гидрометеорологические условия (ветер, течения, волнение);

схемы подхода и отхода судов;

способы позиционирования судов и схемы швартовки;
описание средств перегрузки грузов;
требования к средствам связи;
мероприятия по обеспечению охраны и защите судов от актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности мореплавания.

На основании согласованной капитаном морского порта технологической схемы эксплуатации РПК, разработанной в соответствии с требованиями Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно, утверждаемых Министерством транспорта Российской Федерации согласно статьи 17 Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», эксплуатирующей организацией РПК разрабатываются эксплуатационный регламент РПК и план предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (при перегрузке нефти и нефтепродуктов), требуемый подпунктом «в» пункта 77 настоящего технического регламента;

б) для обеспечения нормальных условий эксплуатации РПК эксплуатирующей организации РПК необходимо обеспечить выполнение требований к объектам инфраструктуры морского транспорта, указанным в подпунктах «а» и «ж» пункта 77, пунктах 79 - 80, подпунктах «а» - «г» и «е» - «ж» пункта 81, подпунктах «а» - «в», «з», «м» и «о» пункта 82, подпунктах «а» - «д», «ж», «з», «м», «о» - «п» пункта 84 настоящего технического регламента, а также поддерживать проектные глубины и выполнять работы по очистке дна на обозначенной акватории РПК и на подходах к нему;

в) до начала производства работ по перегрузке грузов с судна на судно эксплуатирующая организация РПК должна проинформировать членов экипажа и других лиц на борту судов, участвующих в перегрузке, о требованиях эксплуатационного регламента РПК;

г) проектировщики, строители и эксплуатирующие организации объектов инфраструктуры морского транспорта, должны обеспечить выполнение требований законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, законодательства Российской Федерации об охране атмосферного воздуха и настоящего технического регламента.

86. В целях охраны жизни и здоровья пассажиров и сохранности судов, перевозящих пассажиров, на стадиях проектирования и строительства морских терминалов по обслуживанию пассажиров проектировщиками, строителями должны быть выполнены следующие требования:

а) должна быть обеспечена безопасная посадка и высадка пассажиров, погрузка и выгрузка багажа при любых уровнях воды — от минимального расчетного уровня до максимального уровня, принятых в проекте или паспорте морского терминала или причала;

б) расположение швартовых устройств на каждом причале должно обеспечивать безопасную для людей и судов швартовку расчетных типов пассажирских судов при любом уровне воды;

в) размещение причалов должно позволять судоводителям выполнить маневры, необходимые для безопасного подхода и отхода пассажирских судов;

г) при расположении морских терминалов и причалов для обслуживания пассажиров на одной площадке с перегрузочными комплексами морские терминалы и причалы для обслуживания пассажиров должны быть изолированы от перегрузочных комплексов и не должны размещаться рядом с перегрузочными комплексами вредных, пылящих, наливных или других грузов, отрицательно влияющих на санитарно-гигиенический режим пассажирского терминала;

д) количество, ширина лестниц и пандусов, ведущих к причалам, должны обеспечивать безопасное движение максимально возможного количества пассажиров к причалам и обратно;

е) помещения морских терминалов для обслуживания пассажиров должны соответствовать требованиям биологической безопасности по физическим, химическим, биологическим, радиологическим и другим критериям, установленным Федеральным законом «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения»;

ж) устройство системы вентиляции терминала для обслуживания пассажиров должно исключать поступление воздуха из встроенно-пристроенных помещений и из одного помещения в другое.

87. При оборудовании терминала для обслуживания пассажиров оборудованием, предназначенным для продажи билетов, оказания справочно-информационных услуг, хранения ручной клади, уборочных работ, собственник должен удостовериться, что указанное оборудование и процессы его эксплуатации соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации, устанавливающего требования к безопасности соответствующих видов оборудования.

88. На этапе проектирования, строительства и эксплуатации морской терминал для обслуживания пассажиров должен быть оснащен санитарно-бытовыми помещениями и помещениями, оборудованными для оказания первой медицинской помощи.

89. С целью обеспечения безопасности морского порта проектировщиком должны быть предусмотрены:

а) оградительные портовые гидротехнические сооружения порта (насыпи, дамбы, волноломы, молы), защищающие суда, причалы, незавершенные и временные сооружения морского порта или их части от штормов и шквалов, волнового и ледового воздействия, навалов и ударов судов, плавучих средств и плавающих в воде предметов, а также уменьшающие заносимость акватории морского порта наносным грунтом;

б) берегоукрепительные сооружения морского порта, обеспечивающие защиту территории порта от размыва и обрушения;

в) сооружения в границах водоохранных зон, обеспечивающие охрану водных объектов от загрязнения, засорения, заиления и истощения вод в соответствии с водным законодательством и законодательством в области охраны окружающей среды. Выбор типа сооружения, обеспечивающего охрану водного объекта от загрязнения, засорения, заиления и истощения вод, осуществляется с учетом необходимости соблюдения установленных в соответствии со статьей 35 Водного кодекса Российской Федерации и статьями 22 и 23.1 Федерального закона «Об охране окружающей среды» нормативов допустимых сбросов загрязняющих веществ, иных веществ и микроорганизмов:

централизованные системы водоотведения (канализации), централизованные ливневые системы водоотведения;

сооружения и системы для отведения (сброса) сточных вод в централизованные системы водоотведения (в том числе дождевых, талых, инфильтрационных, поливомоечных и дренажных вод), если они предназначены для приема таких вод;

локальные очистные сооружения для очистки сточных вод (в том числе дождевых, талых, инфильтрационных, поливомоечных и дренажных вод), обеспечивающие их очистку от загрязняющих веществ, в отношении которых применяются меры государственного регулирования, исходя из нормативов, установленных в соответствии с требованиями Водного кодекса и законодательства в области охраны окружающей среды;

сооружения для сбора отходов производства и потребления, а также сооружения и системы для отведения (сброса) сточных вод (в том числе дождевых, талых, инфильтрационных, поливомоечных и дренажных вод) в приемники, изготовленные из водонепроницаемых материалов;

сооружения, обеспечивающие защиту водных объектов и прилегающих к ним территорий от разливов нефти и нефтепродуктов и иного негативного воздействия на окружающую среду.

90. Собственниками, эксплуатирующими организациями объектов инфраструктуры морского транспорта и организациями, осуществляющими снос (утилизацию) объектов инфраструктуры морского транспорта, должны быть выполнены следующие требования к безопасности:

а) в случае, когда дальнейшее использование объекта инфраструктуры морского транспорта невозможно или нецелесообразно, собственник объекта инфраструктуры морского транспорта принимает решение о выводе его из эксплуатации или утилизации. Утилизация должна осуществляться следующими способами:

уничтожение, в том числе путем полной утилизации;
частичная утилизация.

б) обеспечение безопасности, в том числе навигационной безопасности объекта инфраструктуры морского транспорта, который выведен из эксплуатации или подлежит утилизации, должно осуществляться собственником объекта инфраструктуры морского

транспорта, либо подрядной организацией по договору с собственником объекта инфраструктуры морского транспорта. Вывод объекта инфраструктуры морского транспорта из эксплуатации и утилизация не должны приводить к снижению навигационной безопасности;

в) при временном выводе объекта инфраструктуры морского транспорта из эксплуатации собственником и (или) эксплуатирующей организацией такого объекта должны быть предусмотрены меры по сведению к минимуму риска возникновения чрезвычайных ситуаций. С этой целью необходимо предусмотреть и обеспечить выполнение следующих требований, обеспечивающих недопущение причинения вреда жизни, здоровью людей, имуществу физических и юридических лиц и ущерба окружающей среде:

запрет на швартовку судов у объекта инфраструктуры морского транспорта, производство погрузочно-разгрузочных работ, проход людей, движение автотранспортных средств и крановой техники;

ограждение аварийного или ремонтируемого участка или объекта инфраструктуры морского транспорта с вывешиванием соответствующих информационных табличек. Если выставление ограждения невозможно, допустимо визуальное обозначение такого участка или объекта инфраструктуры морского транспорта;

осуществление регулярных наблюдений, включая замеры, за состоянием объекта инфраструктуры морского транспорта, состояния его защиты, износа и коррозии;

выполнение ремонтно-восстановительных работ для приведения временно выводимого из эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта в работоспособное состояние.

91. Организациями, производящими ремонт объектов инфраструктуры морского транспорта, должны быть выполнены следующие требования к безопасности:

а) для сохранения и восстановления технических и эксплуатационных характеристик объекта инфраструктуры морского транспорта, подвергшегося износу в процессе его эксплуатации, необходимо планировать и выполнять ремонтные работы (текущий и капитальный ремонт);

б) планирование ремонтных работ следует осуществлять по результатам технических осмотров, очередных и внеочередных обследований, осуществляемых эксплуатирующей организацией и экспертной организацией либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, согласно законодательства о градостроительной деятельности с правом осуществлять подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства. На основании периодических технических осмотров эксплуатирующей организацией определяется перечень текущих ремонтных работ и составляется годовой план текущего ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта,

если выполнение ремонтных работ требуется в течение года. План капитального ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта составляется после проведения обследования сооружения экспертной организацией либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, согласно законодательства о градостроительной деятельности с правом осуществлять подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства. В план капитального ремонта включаются работы, указанные в извещении о необходимости выполнения ремонтных работ, а также капитальные работы, отмеченные в актах периодического технического осмотра. Извещение о необходимости выполнения ремонтных работ оформляется по результатам обследования объекта инфраструктуры морского транспорта экспертной организацией либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации. Очередные обследования проводятся не реже одного раза в пять лет, внеочередные — проводятся при нарушениях нормативных условий эксплуатации, а также после реконструкции или капитального ремонта.

Материалы обследования и заключение о техническом состоянии сооружения должны быть в качестве исходных данных включены в состав задания на разработку проекта ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта. Ремонтные работы осуществляются собственником или эксплуатирующей организацией портового гидротехнического сооружения;

в) при подготовке проектной документации капитального ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта должны анализироваться следующие виды риска:

снижение несущей способности сооружения в целом и отдельных конструкций в связи с износом, коррозией и повреждениями;

опасность, связанная с разборкой конструкций;

повышенная опасность подводно-технических работ в стесненных условиях при ремонте объекта инфраструктуры морского транспорта;

повышенная опасность загрязнения окружающей среды при очистке или разборке существующих конструкций, загрязненных в процессе эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта, и при дноуглублении, требуемом при производстве ремонтных работ;

г) в случае если в ходе осуществления ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта происходит разрушение или повреждение знаков опорной и наблюдательной сети инструментальных наблюдений за техническим состоянием сооружения, знаки должны быть восстановлены;

д) сведения о выполненных ремонтных работах объекта инфраструктуры морского транспорта должны быть занесены в пополняемую часть технического паспорта объекта или в формуляр технического средства, конструкции или устройства по принадлежности;

е) после капитального ремонта и (или) реконструкции,

изменяющей режим эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта (при смене типа грузов, обрабатываемых на терминале или причале, либо при изменении функций или назначения здания или сооружения), должно быть проведено обследование сооружения экспертной организацией либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации с правом осуществлять подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства;

ж) ремонтные работы объекта инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить восстановление технических и эксплуатационных характеристик, необходимую долговечность конструкции и безопасную эксплуатацию этого объекта. В случае если по техническому состоянию невозможна дальнейшая эксплуатация сооружения, необходимо произвести капитальный ремонт или реконструкцию сооружения. Основанием для выполнения указанных работ являются результаты обследования, выполненные экспертной организацией либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации с правом осуществлять подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства – для портовых гидротехнических сооружений с учетом требований ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния», утвержденных Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии.

з) в случаях, не указанных в настоящем техническом регламенте, при осуществлении капитального ремонта объектов инфраструктуры морского транспорта, необходимо руководствоваться статьями 52 и 53 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

92. Требования к процессам перегрузки (перевалки) СПГ:

а) меры снижения рисков должны включать остановку перекачки груза во время маневрирования другого судна у соседнего причала, увеличение количества и мощности буксиров, а также требования к погодным условиям, при которых возможно выполнение операций;

б) управление передачей СПГ должно осуществляться дистанционно с поста управления стендерами. Система управления должна предусматривать контроль положения (статуса) стендеров;

в) поворот стендеров и движение их наружных и внутренних плеч должны осуществляться с помощью гидравлических приводов. Любые движения стендеров должны исключать возможность контакта с загружаемым судном и оборудованием причала, с учетом движения судна на волнении, изменения осадки судна;

г) стендеры должны быть оборудованы муфтами аварийного разъединения (ERC, разрывными муфтами), позволяющими производить разобщение стендеров с приемными устройствами судов на линии погрузки топлива, а также на линии приема паровой фазы, с целью

сведения к минимуму утечек СПГ в условиях нештатной или аварийной ситуации;

д) разъединение (разобщение) муфт должно осуществляться вручную или автоматически. Конструкция муфт должна не допускать разъединения из-за действия продольных и поперечных сил, возникающих вследствие течения, волн, ветра и изменений осадки судна. Средство разъединения вручную, если оно предусмотрено, должно быть расположено в безопасном месте;

е) конструкция муфт аварийного разъединения должна обеспечивать отсутствие утечек жидкой и газообразной фаз СПГ. Конструкцией муфт должна предусматриваться возможность обледенения, которое не должно влиять на непроницаемость соединения и выполнение муфтами своих функций;

ж) материалы для линий передачи СПГ и возврата паров и их изоляции должны соответствовать характеристикам передаваемого продукта (криогенным свойствам). Прочность линий СПГ и возврата паров стендеров должна обеспечивать их работоспособность и отсутствие утечек во всем диапазоне значений эксплуатационного давления и температуры;

з) стендеры должны быть оборудованы изолирующими фланцами, а также должны быть электрически непрерывны, заземлены и защищены от электромагнитной индукции;

и) для стендеров должны быть предусмотрены трапы или иные средства безопасного доступа на уровень верхнего шарнира стендера;

к) электрические компоненты гидравлической станции должны иметь степень защиты, отвечающую установленному проектировщиком риску пожаробезопасности и взрывобезопасности;

л) конструкция всей запорной, предохранительной и регулирующей трубопроводной арматуры бункеровочного комплекса и материалы для ее изготовления должны отвечать положениям нормативов действующего законодательства. Количество клапанов должно быть сведено к минимуму, совместимому с нормальной эксплуатацией системы, с целью снижения риска утечек СПГ;

м) грузовой комплекс причала должен быть оборудован системами контроля, противоаварийной защиты, противопожарной защиты, связи и оповещения о нештатных и аварийных ситуациях;

н) устройства аварийной остановки (ESD) стационарного перевалочного комплекса и бункеруемого судна должны быть совместимыми между собой с целью их безотказной координированной работы в ходе процесса передачи СПГ и (или) перевалки груза, в том числе для поддержания связи между судном и берегом;

о) конструкция и материалы, из которых изготавливают гибкие шланги (металлорукава, шланги из композитных материалов), являющиеся частью линии передачи СПГ на судно и линии возврата паровой фазы, должны соответствовать характеристикам передаваемого продукта;

п) конструкцией грузового соединения должно быть обеспечено

отсутствие утечек газа при разобщении грузового комплекса и приемной системы судна («сухой разъем»). Грузовое соединение может быть конструктивно оформлено в виде сухой муфты, сборки на болтах или шпильках из двух фланцев, соединительного ручного либо гидравлического устройства со стандартным фланцем или соединительного элемента (короткого участка трубы с фланцами по концам, «катушки»), который должен быть осушен и продут до разобщения. Поддоны и иные емкости для сбора утечек СПГ устанавливают под потенциальными источниками утечки (под фланцевыми соединениями трубопроводов СПГ) для защиты конструкций, изготовленных из материалов, подверженных разрушению при действии криогенных температур, и в других местах комплекса, если требуется по результатам оценки рисков.

93. Эксплуатирующая организация морского терминала наливных грузов (нефть и нефтепродукты, сжиженные газы, химические жидкие наливные грузы, жидкие пищевые грузы) должна обеспечить выполнение его безопасной эксплуатации в соответствии с требованиями МКМПОГ и «Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов. ISGOTT».

VI. Идентификация объектов технического регулирования

94. Идентификация объектов технического регулирования производится в целях:

а) отнесения объектов морского транспорта и связанных с ними объектов инфраструктуры морского транспорта к объектам технического регулирования настоящего технического регламента и подлежащим оценке соответствия требованиям настоящего технического регламента;

б) определения соответствия объекта технического регулирования, представленного на оценку соответствия идентификационным признакам, приведенным в документации на него, или сведениям, декларируемым строителем (изготовителем).

95. Идентификация объектов технического регулирования производится в случаях, когда в информации о конкретном объекте технического регулирования представлено неполное его описание или необходимо подтверждение достоверности описания.

96. Идентификация объектов морского транспорта осуществляется классификационным обществом по обращению к нему заявителя с учетом требований, предусмотренных главой II настоящего технического регламента, по описаниям идентификационных признаков, представленным классификационному обществу строителем (изготовителем), приобретателем, собственником, компанией или эксплуатирующей организацией объекта морского транспорта.

97. Идентификация объектов инфраструктуры морского транспорта осуществляется застройщиком (заказчиком) или

проектировщиком, или эксплуатирующей организацией объекта инфраструктуры морского транспорта по признакам, предусмотренным в статье 4 Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», с учетом требований, предусмотренных главой IV настоящего технического регламента, по объективным показателям идентификации объекта и по описаниям, представленным строителем (изготовителем).

98. В качестве описаний идентификационных признаков объектов морского транспорта, объектов инфраструктуры морского транспорта используются нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, международные и национальные стандарты, стандарты организаций, сопроводительная документация, договоры поставки, контракты, спецификации, надписи маркировочных таблиц и другие документальные свидетельства, характеризующие идентифицируемые объекты технического регулирования.

99. В зависимости от задач идентификации и специфики идентифицируемых объектов морского транспорта и объектов инфраструктуры морского транспорта используется один из следующих методов или их сочетание:

- а) экспертиза документации;
- б) визуальный метод;
- в) инструментальный метод.

Экспертиза документации заключается в изучении сопроводительных документов, паспортов (технических паспортов) и другой документации строителя (изготовителя), проектировщика объекта технического регулирования для установления принадлежности идентифицируемого объекта к заявленному виду, конкретным типу и марке.

Визуальный метод заключается в сличении объекта технического регулирования с требованиями проектной документации проектировщика и (или) строителя (изготовителя) объекта технического регулирования.

Инструментальный метод заключается в применении технических средств, проведении испытаний объектов технического регулирования в зависимости от требуемого определения количественных и качественных параметров и показателей объекта технического регулирования.

Содержание и способ применения указанных методов осуществляется в соответствии с пунктом 100 настоящего технического регламента.

100. При идентификации объектов морского транспорта, объектов инфраструктуры морского транспорта путем экспертизы документации для установления принадлежности идентифицируемого объекта к заявленному виду, конкретному типу и марке проводится изучение сопроводительных документов, паспортов (технических паспортов) объектов технического регулирования и другой документации строителя (изготовителя), а также их сличение с внешним видом объекта, его конструкцией,

инфраструктурой и маркировкой, в том числе на транспортной таре. При это реализуется следующая последовательность действий:

а) устанавливается принадлежность объектов конкретного вида к объектам технического регулирования настоящего технического регламента;

б) сравниваются данные, указанные в регистрационных и технических документах и (или) маркировке указанных объектов технического регулирования, с фактическими данными указанных объектов конкретного вида с проведением проверки следующих характеристик объектов:

для объектов морского транспорта:

наименование объекта морского транспорта, тип, назначение, модель;

наименование строителя или изготовителя объекта морского транспорта либо данные о происхождении объекта морского транспорта, дата постройки или изготовления;

технические условия или другой документ, в соответствии с которыми выпускается объект морского транспорта;

сведения, указанные в проектной документации и (или) других сопроводительных документах изготовителя (строителя) объекта морского транспорта;

для объектов инфраструктуры морского транспорта:

наименование объекта инфраструктуры морского транспорта и его тип;

сведения, указанные в техническом паспорте объекта инфраструктуры морского транспорта и (или) других документах;

границы объекта инфраструктуры морского транспорта;

наименование эксплуатирующей организации объекта инфраструктуры морского транспорта;

вид деятельности;

список составных частей объекта инфраструктуры морского транспорта с их выходными данными (наименование, тип, дата постройки, реконструкции или капитального ремонта и другие необходимые данные).

101. Технические характеристики объектов технического регулирования настоящего технического регламента, впервые выпущенных в обращение на территории Российской Федерации, должны соответствовать заявленным техническим характеристикам и показателям, приведенным в сопроводительной и проектной документации объекта технического регулирования.

102. В случае если объект технического регулирования невозможно идентифицировать при экспертизе документации или визуальным методом, строителем, изготовителем, приобретателем, собственником, компанией или эксплуатирующей организацией объекта технического регулирования должен быть применен инструментальный метод.

Количество проверяемых показателей идентификации устанавливает в каждом конкретном случае орган, проводящий идентификацию, в зависимости от типа объекта морского транспорта или объекта инфраструктуры морского транспорта.

103. Методики выполнения измерений, используемые при установлении показателей, необходимых для идентификации, должны соответствовать положениям Федерального закона «Об обеспечении единства измерений».

104. При проведении идентификации объектов технического регулирования заявителем может быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, являющееся(ийся) строителем (изготовителем), приобретателем, собственником, компанией или эксплуатирующей организацией объекта технического регулирования либо выполняющий функции иностранного строителя (изготовителя) объекта технического регулирования.

105. Результаты идентификации объектов морского транспорта, объектов инфраструктуры морского транспорта анализируются и оформляются органом, проводящим идентификацию, и передаются заявителю в виде протокола идентификации в электронном формате, содержание которого включает:

а) информацию об изготовителе (о строителе) идентифицируемого объекта технического регулирования с указанием полного наименования, адреса места нахождения – для юридических лиц; фамилии, имени, отчества (при наличии), адреса регистрации по месту жительства – для индивидуальных предпринимателей;

б) наименование идентифицируемого объекта;

в) сведения об идентифицируемом объекте, необходимые для идентификации;

г) дату изготовления (строительства), срок службы и (или) хранения, маркировку (при наличии);

д) результаты испытаний в аккредитованной лаборатории (при наличии);

е) сведения об упаковке (при наличии);

ж) оценку маркировки, предусмотренную настоящим техническим регламентом;

з) наименование сопроводительной и (или) проектной документации на идентифицируемый объект (при наличии) или другой документации, содержащей описание идентифицируемого объекта (контракт на поставку, сертификат качества, документ, подтверждающий показатели безопасности объекта, спецификация), техническое описание для импортной продукции или сведения о наличии аналогов отечественных документов;

и) заключение о проведении дополнительных исследований (если требуется);

к) заключение о соответствии идентифицируемого объекта

заявленному наименованию и (или) техническим характеристикам и показателям, приведенным в сопроводительной и проектной документации проектировщика, строителя (изготовителя).

VII. Оценка соответствия

106. Объекты технического регулирования подлежат оценке соответствия требованиям настоящего технического регламента.

107. Для объектов морского транспорта оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента осуществляется классификационным обществом в форме классификации.

108. Классификация объектов морского транспорта с целью подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента осуществляется классификационным обществом и включает следующие этапы:

а) экспертиза проектной документации на строительство, ремонт, переоборудование и модернизацию судов, изготовление и ремонт материалов и изделий для установки на судах, включающая технический анализ решений (альтернативных проектных решений и средств, эквивалентных замен, не предусмотренных или отличающихся от требуемых настоящим техническим регламентом), оценку уровня безопасности, отвечающего таким решениям, и их приемлемости с позиции достижения равноценного уровня безопасности, обеспечиваемого настоящим техническим регламентом;

б) техническое наблюдение за строительством судов и изготовлением материалов и изделий для судов;

в) освидетельствования судов после постройки и в течение всего периода эксплуатации судна (включая первоначальное для выдачи классификационного свидетельства, ежегодное для подтверждения и очередное для возобновления классификационного свидетельства, а также промежуточное освидетельствование самоходных судов и освидетельствование подводной части судов);

г) техническое наблюдение за ремонтом, переоборудованием, модернизацией судов.

109. При проведении оценки соответствия объектов морского транспорта требованиям настоящего технического регламента заявителем может быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, являющийся строителем судна, изготовителем материалов и изделий для судов или приобретателем, собственником, компанией или эксплуатирующей организацией объекта морского транспорта либо выполняющий функции иностранного строителя судна, изготовителя объекта морского транспорта, или иное уполномоченное лицо.

110. Для проведения оценки соответствия объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта заявитель должен представить заявку на проведение оценки соответствия объекта

технического регулирования с комплектом документов, включающим следующие сведения:

а) копию проектной, технологической и (или) эксплуатационной документации на объект технического регулирования, а также копию документа (документов), в соответствии с которым изготовлен объект технического регулирования (стандарт, стандарт организации, технические условия или иной документ);

б) список стандартов (с указанием их обозначений и наименований, а также разделов (пунктов и подпунктов), если выполнение требований настоящего технического регламента может быть обеспечено применением отдельных разделов (пунктов, подпунктов) этих стандартов, а не стандартов в целом), включенных в перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается выполнение настоящего технического регламента (в случае их применения заявителем);

в) описание принятых технических решений и результатов оценки рисков, подтверждающих выполнение требований настоящего технического регламента, если стандарты, включенные в перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается выполнение настоящего технического регламента, отсутствуют или не применялись (при необходимости);

г) копии протоколов исследований (испытаний) и измерений объектов технического регулирования или их образцов (при наличии);

111. Сроки проведения работ по оценке соответствия объектов морского транспорта определяются по согласованию между классификационным обществом и заявителем.

112. При экспертизе проектной документации на объект морского транспорта должно быть учтено следующее:

а) экспертизе классификационным обществом подлежит проектная документация на строительство (изготовление), переоборудование, модернизацию и ремонт объекта морского транспорта (впервые выпускаемого в обращение на территории Российской Федерации судна, материала и (или) изделия для судна);

б) документы, представляемые классификационному обществу заявителем (иным лицом), должны содержать все необходимые сведения для проверки выполнения требований настоящего технического регламента;

в) проектная документация должна быть представлена на экспертизу классификационному обществу до начала строительства (изготовления), переоборудования, модернизации и ремонта объекта морского транспорта (впервые выпускаемого в обращение на территории Российской Федерации судна, материала и (или) изделия для судна);

г) в случаях, не предусмотренных или отличающихся от требуемых настоящим техническим регламентом, классификационное общество должно выполнить технический анализ решений (альтернативных проектных решений и средств, эквивалентных замен) с целью оценки

уровня безопасности, отвечающего таким решениям, и их приемлемости с позиции достижения равноценного уровня безопасности, обеспечиваемого настоящим техническим регламентом;

д) в случае соблюдения требований настоящего технического регламента по результатам экспертизы проектной документации классификационным обществом оформляется ее согласование в форме заключения, содержащего результаты экспертизы проектной документации.

113. Техническое наблюдение за изготовлением и ремонтом впервые выпускаемых в обращение на территории Российской Федерации материалов и изделий для судов включает в себя проверки классификационным обществом выполнения требований настоящего технического регламента и проектной документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 112 настоящего технического регламента.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента и проектной документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 112 настоящего технического регламента, в процессе изготовления материалов и изделий для судов, классификационное общество выдает документы, подтверждающие их соответствие требованиям настоящего технического регламента, по форме, предписанной классификационным обществом.

114. Техническое наблюдение за строительством, переоборудованием, модернизацией и ремонтом впервые выпускаемых в обращение на территории Российской Федерации судов, указанных в приложении № 1 к настоящему техническому регламенту, включает в себя поэтапные проверки классификационным обществом выполнения требований настоящего технического регламента и проектной документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 112 настоящего технического регламента.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента и проектной документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 112 настоящего технического регламента, при строительстве, переоборудовании, модернизации и ремонте судов, указанных в приложении № 1 к настоящему техническому регламенту, классификационное общество на основании результатов поэтапных проверок, швартовых и ходовых испытаний и первоначального освидетельствования, упомянутого в пункте 117 настоящего технического регламента, выдает классификационное свидетельство.

115. Срок действия классификационного свидетельства не должен превышать 5 лет при условии положительных результатов, проведенных классификационным обществом освидетельствований в соответствии с пунктами 116 - 118 настоящего технического регламента.

116. Освидетельствование судов включает в себя:

а) проверку наличия заключения по результатам экспертизы

классификационным обществом проектной документации на судно, документов, подтверждающих соответствие судна, материалов и изделий для него применимым требованиям настоящего технического регламента;

б) наружный осмотр, измерения, проверку в действии и испытания;

в) оформление и выдачу документов классификационного общества.

117. После постройки и переоборудования судна, следствием которого явилось изменение его назначения и (или) характеристик (конструкции), после приобретения собственником судов, строительство которых осуществлено иностранными лицами, классификационным обществом производится их первоначальное освидетельствование на соответствие требованиям, предусмотренным разделами II и III настоящего технического регламента.

Объем первоначального освидетельствования судов определяется классификационным обществом в зависимости от наличия проектной документации, объема переоборудования, срока службы объекта технического регулирования, технического состояния его элементов.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента при первоначальном освидетельствовании судов классификационное общество выдает классификационное свидетельство на срок, предусмотренный классификационным обществом.

118. В целях подтверждения соответствия судов, находящихся в эксплуатации, требованиям настоящего технического регламента, классификационным обществом проводится очередное освидетельствование этих судов.

Объем очередного освидетельствования судов устанавливается в зависимости от объема и качества выполненных после предшествующего первоначального и (или) очередного освидетельствования работ, технического состояния судна и его элементов, определенного на основании данных по осмотрам, проводимым классификационным обществом, измерениям, испытаниям, проверкам в действии, проводимым компанией, собственником и (или) эксплуатирующей организацией судна под наблюдением классификационного общества, сведений об обнаруженных в эксплуатации износах, повреждениях и неисправностях, произведенных ремонтах и заменах материалов и изделий для судов, а также на основании результатов измерений параметров, актов об испытаниях элементов судна, документов, подтверждающих соответствие материалов и изделий для судов применимым требованиям настоящего технического регламента.

Компания, собственник и (или) эксплуатирующая организация судна должна предъявлять судно (суда) к очередному освидетельствованию классификационному обществу через пять лет от даты проведения первоначального или последнего очередного освидетельствования с учетом возможности его проведения в пределах 3 месяцев до истечения срока действия существующего классификационного свидетельства при сохранении срока его действия.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента при очередном освидетельствовании судов классификационное общество выдает классификационное свидетельство на срок, предусмотренный классификационным обществом, с учетом следующего:

а) в период между очередными освидетельствованиями классификационное общество осуществляет контроль технического состояния судов в виде ежегодных, промежуточных освидетельствований и освидетельствований подводной части судов, результаты которых оформляются классификационным обществом чек-листами или актами освидетельствований судна;

б) в случае выявления классификационным обществом при освидетельствованиях несоответствия судов требованиям настоящего технического регламента классификационное общество приостанавливает действие классификационного свидетельства до устранения выявленного несоответствия.

119. При обнаружении дефектов, влияющих на безопасность проведения оценки соответствия объекта морского транспорта, или при отсутствии обеспечения доступа к объекту морского транспорта, классификационное общество в праве отказаться от проведения оценки соответствия, письменно мотивировав свой отказ.

120. Основаниями для принятия классификационным обществом решения об отказе подтверждения соответствия судна, материалов и изделий для судов являются:

а) несоответствие объекта морского транспорта требованиям настоящего технического регламента;

б) наличие недостоверной информации в представленных документах на объект морского транспорта;

в) наличие изменений в проектной документации на объект морского транспорта без экспертизы классификационным обществом.

121. Компания, собственник или эксплуатирующая организация предъявляет судно к освидетельствованию классификационным обществом в сроки, указанные в выдаваемом на судно классификационным обществом классификационном свидетельстве.

При всех видах освидетельствований компания, собственник и (или) эксплуатирующая организация сообщает классификационному обществу обо всех замеченных дефектах, случаях отказов в эксплуатации объектов морского транспорта в период между предыдущим и проводимым освидетельствованиями, а также об изменениях в составе оборудования и снабжения, ремонтах, проведенных в этот же период, предъявляет акты предыдущих освидетельствований, эксплуатационную документацию и акты проверок и испытаний объектов морского транспорта.

Не допускается установка на суда, находящиеся в эксплуатации или временно выведенные из эксплуатации, материалов и изделий, не предусмотренных согласованной классификационным обществом проектной документацией на постройку (изготовление),

переоборудование, модернизацию и ремонт судна.

122. Объекты инфраструктуры морского транспорта, используемые для причаливания, швартовки и стоянки судов, погрузки, выгрузки и хранения грузов и багажа, посадки на суда и высадки с судов пассажиров, на стадии эксплуатации, подлежат подтверждению соответствия требованиям настоящего технического регламента в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании в области обеспечения безопасности зданий и сооружений.

Доказательством соответствия объектов инфраструктуры морского транспорта, используемых для причаливания, швартовки и стоянки судов, погрузки, выгрузки и хранения грузов и багажа, посадки на суда и высадки с судов пассажиров, являются материалы эксплуатационного контроля, а также очередного или внеочередного обследования.

В ходе проведения оценки соответствия эксплуатирующая организация предъявляет материалы эксплуатационного контроля (проектную документацию, результаты собственных технических осмотров), результаты очередного или внеочередного обследования объекта инфраструктуры морского транспорта, паспорт сооружения, а также результаты контроля технического состояния, полученные в ходе обследования (протоколы измерений, испытаний), которые служат мотивированным основанием для подтверждения соответствия объекта инфраструктуры морского транспорта, используемого для причаливания, швартовки и стоянки судов, погрузки, выгрузки и хранения грузов и багажа, посадки на суда и высадки с судов пассажиров, требованиям настоящего технического регламента.

123. Материалы контроля технического состояния объекта инфраструктуры морского транспорта, полученные в результате очередного или внеочередного обследования (протоколы измерений, испытаний, при необходимости расчеты и иное) и внесенные в паспорт (технический паспорт) объекта регулирования, совместно с материалами эксплуатационного контроля являются доказательствами для оценки соответствия объекта инфраструктуры морского транспорта требованиям настоящего технического регламента, проводимой в соответствии с техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений.

124. Формы и правила оценки соответствия объектов инфраструктуры морского транспорта (процессы проектирования (включая изыскания), строительства, реконструкции, монтажа, наладки, эксплуатации, вывода из эксплуатации и утилизации (сноса), требованиям настоящего технического регламента определяются законодательством о градостроительной деятельности, Федеральным законом «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», законодательством Российской Федерации в области охраны окружающей среды, законодательством Российской Федерации о пожарной безопасности, Федеральным законом «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» и ГОСТ Р 54523 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга

технического состояния», утвержденных Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии.

125. Оценка соответствия рейдовых перегрузочных комплексов на соответствие требованиям настоящего технического регламента на стадии их обращения осуществляется Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору.

126. Оценка соответствия оградительных, берегоукрепительных портовых гидротехнических сооружений на стадии их эксплуатации не осуществляется.

127. Подтверждение соответствия объектов инфраструктуры морского транспорта требованиям настоящего технического регламента осуществляется эксплуатирующей организацией объекта инфраструктуры морского транспорта в форме декларации соответствия объекта установленным требованиям.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

П Е Р Е Ч Е Н Ь
объектов морского транспорта

Раздел I. Суда и плавучие сооружения

1. Морские суда, суда смешанного (река-море) плавания, суда внутреннего плавания, осуществляющие плавание как по морским путям, так и по внутренним водным путям, включая плавучие сооружения, включая плавучие доки, плавучие причалы, плавучие рейдовые перегрузочные комплексы.

Раздел II. Материалы и изделия для судов

2.1 Спасательные средства:

Автоматически действующие дымовые шашки для спасательных кругов;

Двигатели для спасательных и дежурных шлюпок;

Двухсторонние спасательные плоты с тентом;

Дежурные шлюпки, включая скоростные;

Гидрокостюмы и защитные костюмы с теплоизоляцией (без теплоизоляции)

Гидротермокостюмы и защитные костюмы, используемые без спасательного жилета;

Жесткие спасательные плоты;

Компас для спасательных и дежурных шлюпок;

Линеметательные устройства;

Морские эвакуационные системы;

Надувные спасательные плоты;

Огни, указывающие местонахождение спасательных средств: для коллективных спасательных средств и дежурных шлюпок, для спасательных кругов, для спасательных жилетов;

Открытые двухсторонние спасательные плоты;

Параютные ракеты (визуальные сигнальные средства);

Плавучие дымовые шашки (визуальные сигнальные средства);

Подвесной мотор для дежурной шлюпки;

Посадочные штормтрапы;

Прожекторы для использования на спасательных и дежурных шлюпках;

Радиолокационный отражатель для спасательных и дежурных

шлюпок;

Радиолокационный отражатель для спасательных плотов;

Разобщающий механизм: для спасательных и дежурных шлюпок, для спасательных плотов, спускаемых с помощью лопаря или лопарей;

Разобщающая система для спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения;

Самовосстанавливающиеся спасательные плоты;

Световозвращающие материалы;

Системы громкоговорящей связи и общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация;

Спасательные жилеты;

Спасательные круги;

Спасательные шлюпки;

Спусковые устройства для дежурных шлюпок, включая скоростные;

Спусковые устройства для спасательных плотов (плот-балки);

Спусковые устройства для спуска спасательных шлюпок методом свободного падения;

Спусковые устройства с лопарями и лебедкой (шлюпбалки);

Средства подъема людей из воды;

Средства спасания на судах с горизонтальным способом погрузки и выгрузки;

Теплозащитные средства;

Устройство для передачи лоцмана (лоцманский трап);

Устройства, обеспечивающие свободное всплытие для спасательных плотов (гидростатические разобщающие устройства);

Фальшфейеры (визуальные сигнальные средства) для судов и спасательных средств.

2.2 Оборудование предотвращения загрязнения:

Индикаторы поверхности раздела нефть – вода;

Инсинераторы судовые;

Оборудование для обработки водяного балласта;

Оборудование для обработки судовых отходов производства и потребления (прессователи, измельчители);

Оборудование для фильтрации нефти с содержанием нефти на выходе не более 15 частей на миллион;

Регистрирующие устройства мониторинга выбросов окислов азота (NO_x);

Сигнализаторы содержания нефти;

Системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяного танкера;

Системы мойки танков нефтеналивных судов сырой нефтью;

Системы непрерывного мониторинга отработавших газов для уменьшения выбросов окислов серы (SO_x);

Системы очистки выхлопных газов для уменьшения судовых выбросов окислов азота (NO_x) или любое другое эквивалентное

оборудование уменьшения выбросов NOx;

Системы очистки выхлопных газов для уменьшения судовых выбросов окислов серы (SOx) или любое другое эквивалентное оборудование уменьшения выбросов SOx;

Судовые дизельные двигатели в отношении ограничения выбросов оксидов азота;

Установки для обработки сточных вод.

2.3 Оборудование и материалы противопожарной защиты:

Автономные дыхательные аппараты, работающие на сжатом воздухе, с гибким огнестойким предохранительным тросом длиной не менее 30 м и аварийные дыхательные устройства;

Автоматические пожарные извещатели (тепловые извещатели, дымовые извещатели, извещатели пламени, газовые извещатели, комбинированные извещатели, мультикритериальные извещатели) и ручные пожарные извещатели;

Автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара и их компоненты (насосный агрегат, пневмогидравлическая цистерна, спринклеры, сигнализаторы потока, сигнализаторы давления, контрольно-сигнальные устройства, запорная арматура, панели сигнализации);

Безопасные электрические лампы (ручные фонари);

Водораспыляющие приставки для пассажирских судов и копьеобразные распылители водяного тумана для тушения пожаров внутри контейнеров;

Воздушно-пенные стволы и пеносливы-удлинители;

Газоанализаторы для определения концентрации кислорода, озона, монооксида углерода, сероводорода, паров воспламеняющихся жидкостей, воспламеняющихся и токсичных газов в воздушной среде;

Горючие изоляционные материалы, предназначенная для установки в грузовых помещениях, почтовых и багажных кладовых и холодильных кладовых служебных помещений;

Горючие материалы, используемые для облицовки и отделки поверхностей в судовых помещениях и палубные покрытия с характеристиками медленного распространения пламени, а также краски, лаки и другие отделочные материалы;

Дополнительное аварийно-спасательное оборудование, требуемое Руководством по вертодромам ИКАО для пожаротушения вертолетной палубы (взлетно-посадочной площадки, ВПП) и их составные части;

Драпировки, занавеси и другие висящие тканевые изделия, противостоящие распространению пламени не хуже, чем изделия из шерсти массой 0,8 кг на 1 м²;

Дренчерные распылители для стационарных систем водяного пожаротушения: водораспыления, водяного орошения и водяных завес;

Защитная одежда, стойкая к химическому воздействию;

Компрессоры для зарядки автономных дыхательных аппаратов

сжатым воздухом;

Личное снаряжение пожарного – ботинки из резины или другого неэлектропроводного материала;

Личное снаряжение пожарного – жесткий шлем;

Личное снаряжение пожарного - защитная одежда из материала, одобренного компетентными органами типа, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов огнем и паром, включая перчатки;

Личное снаряжение пожарного – переносной безопасный ручной фонарь с минимальным временем горения 3 ч;

Личное снаряжение пожарного – пожарный топор;

Мебель: столы, гардеробы, туалетные столы, бюро, платяные шкафы, полностью изготовленная из негорючих материалов, рабочая поверхность которой может иметь горючую облицовку толщиной не более 2 мм, а для высокоскоростных судов - с теплотворной способностью не более 15 МДж/м², а также незакрепляемая мебель: кресла, диваны, столы, изготовленная с применением каркасов из негорючих материалов;

Международное береговое соединение;

Негорючие изоляционные материалы;

Огнезадерживающие перекрытия высокоскоростных судов;

Огнестойкие окна и иллюминаторы;

Огнетушители переносные, передвижные и стационарные (установки);

Обитая мебель, отвечающая требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени;

Пенообразователи для стационарных систем пожаротушения пеной низкой и средней кратности;

Пенообразователи для стационарных систем пожаротушения пеной высокой кратности;

Первичные палубные покрытия;

Перекрытия (противопожарные конструкции): класса «А», класса «В», класса «С»;

Переносная аппаратура двусторонней радиотелефонной связи взрывозащищенного или искробезопасного исполнения (для аварийных пожарных партий);

Переносные огнетушители, в том числе для спасательных и дежурных шлюпок;

Переносной пенный комплект;

Переносные пеногенераторы;

Переносные пожарные мотопомпы;

Переносные электрические или пневматические дрели;

Пожарные покрывала;

Пожарные рукава с соединительной арматурой;

Противопожарные двери для огнестойких перекрытий класса «А» и огнезадерживающих перекрытий класса «В»;

Противопожарные заслонки;

Противопожарные заслонки высокоскоростных судов;

Противопожарные двери высокоскоростных судов;

Проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях класса «А»: электрических кабелей, трубопроводов, вентиляционных каналов;

Проходы (вырезы) в огнезадерживающих перекрытиях класса «В»: электрических кабелей, трубопроводов, вентиляционных каналов;

Распылители стационарных систем пожаротушения водораспылением для помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений для транспортных средств;

Системы газообразного топлива, используемого для хозяйственных нужд, и их составные части;

Системы дымообнаружения путем забора проб воздуха и их компоненты;

Системы инертных газов и их компоненты;

Системы низкорасположенного освещения и их компоненты (фотолюминесцентные, светящиеся);

Системы управления противопожарными дверями;

Спальные принадлежности, отвечающие требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени;

Стационарные аэрозольные системы пожаротушения;

Стационарные газовые системы пожаротушения, эквивалентные системам углекислотного пожаротушения, для машинных помещений и грузовых насосных отделений и их компоненты;

Стационарные газовые системы пожаротушения и их компоненты;

Стационарные и переносные лафетные стволы;

Стационарные местные системы пожаротушения для защиты малярных и химических кладовых и вытяжных вентиляционных каналов от камбузных плит и их компоненты;

Стационарные системы пожаротушения водяным туманом, эквивалентные системам водяного пожаротушения для машинных помещений и грузовых насосных отделений;

Стационарные системы пожаротушения жировых варочных агрегатов (фритюрниц) и их компоненты;

Стационарная система пожаротушения местного применения внутри машинных помещений;

Стационарные системы пожаротушения пеной высокой кратности для защиты машинных помещений категории А;

Стационарные системы пожаротушения пеной низкой и средней кратности (палубные системы пенотушения) для танкеров и танкеро-химовозов и их компоненты;

Стационарные системы порошкового пожаротушения для тушения пожаров класса С (горящих газов) на газовозах и газотопливных судах;

Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара;

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара для грузовых и пассажирских судов;

Стволы комбинированного типа, обеспечивающие как компактную, там и распыленную струю, с запорным устройством;

Теплочувствительные материалы для проходов трубопроводов, кабельных проходов, устанавливаемых в огнестойких и огнезадерживающих конструкциях;

Теплочувствительные материалы для проходов трубопроводов, валов механизмов, вентиляционных каналов и электрических кабелей в огнесдерживающих перекрытиях высокоскоростных судов;

Устройства безопасности в газоотводных системах для предотвращения прохождения пламени в грузовые танки танкеров;

Устройства для взвешивания баллонов стационарных газовых систем пожаротушения или приборы для определения уровня газового огнетушащего веществ в них.

2.4 Радиооборудование:

Интегрированная система средств радиосвязи ГМССБ (ИССР);

Приемник информации по безопасности на море (ИБМ) и информации, относящейся к поиску и спасанию на ВЧ;

Носимая аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи для спасательных средств;

Радиотелефонная станция ОВЧ с ЦИВ и приемником радиовахты ЦИВ на 70-м канале;

Приемник расширенного группового вызова;

Приемник службы НАВТЕКС;

Радиотелефонная станция СЧ/ВЧ с ЦИВ и приемником радиовахты ЦИВ СЧ/ВЧ;

Аварийный радиобуй;

Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи с воздушными судами;

Аппаратура ОВЧ двусторонней радиотелефонной связи для стационарной установки на спасательных шлюпках и плотках;

Судовая земная станция для использования в ГМССБ;

Радиотелефонная станция СЧ с ЦИВ и приемником радиовахты ЦИВ на частоте 2187,5 кГц;

Устройство указания местоположения для целей поиска и спасания: передатчик АИС;

Устройство указания местоположения для целей поиска и спасания: радиолокационный ответчик (РЛО).

2.5 Навигационное оборудование:

Аппаратура автоматической идентификационной системы (АИС);

Аппаратура ночного видения высокоскоростных судов;

Главный магнитный компас;

Измеритель скорости поворота;

Интегрированная навигационная система;

Компас гироскопический;

Компас гироскопический для высокоскоростных судов;

Лаг абсолютный;
 Лаг;
 Упрощенный регистратор данных рейса (У-РДР);
 Приемник электронной системы определения местоположения (ЭСОМ);
 Радиолокационная станция со средством электронной прокладки (СЭП);
 Радиолокационная станция со средством автосопровождения (САС);
 Радиолокационная станция со средством автоматической радиолокационной прокладки (САРП);
 Радиолокационная станция со средством радиолокационной прокладки (САРП);
 Радиолокационная станция для высокоскоростных судов;
 Радиолокационный отражатель;
 Регистратор данных рейса (РДР);
 Система приема внешних звуковых сигналов;
 Система контроля дееспособности вахтенного помощника капитана (КДВП);
 Система управления курсом судна;
 Система управления траекторией судна;
 Система управления курсом судна для высокоскоростных судов;
 Оборудование системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (системы ОСДР);
 Устройство дистанционной передачи курса;
 Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС);
 Эхолот.

2.6 Механические и электрические установки:

Батареи аккумуляторные;
 Брашпили и шпили;
 Валопроводы, устройства дейдвудные, движители (в том числе средства активного управления судном);
 Генераторы переменного тока мощностью от 0,5 до 100 киловатт включительно в морском исполнении;
 Генераторы переменного тока мощностью свыше 100 киловатт в морском исполнении;
 Грузовые и мачтовые устройства;
 Двигатели главные и вспомогательные внутреннего сгорания;
 Двухтопливные двигатели;
 Дизели и дизель-генераторы;
 Зубчатые передачи и муфты;
 Кабели и провода судовые;
 Конвейеры (транспортеры) судовые;
 Котлы судовые;
 Краны, кран-балки, тельферы судовые;

Лебедки буксирные, швартовные и якорные;
 Лебедки и выюшки судовые ручные;
 Лебедки и выюшки судовые электрические и электрогидравлические;
 Лебедки шлюпочные;
 Машинные телеграфы;
 Машины электрические крупные;
 Механизмы вспомогательные: пусковые воздушные компрессоры, насосные агрегаты судовые, электровентильеры судовые, сепараторы;
 Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов;
 Рулевые машины судовые;
 Системы аварийно-предупредительной сигнализации и защиты;
 Системы дистанционного управления главными двигателями;
 Системы и аппаратура дистанционно-автоматизированного управления вспомогательными механизмами, установками и судовыми устройствами;
 Системы и аппаратура дистанционно-автоматизированного управления и защиты главных котельных установок судовые;
 Системы низкорасположенного освещения и их компоненты (фотолюминесцентные, светящиеся, с электрическим питанием, освещением);
 Системы управления успокоителями качки;
 Системы управления электроэнергетическими установками судовые;
 Судовое электронагревательное оборудование;
 Теплообменные аппараты, холодильные установки, сосуды под давлением, арматура;
 Турбины газовые главные и вспомогательные;
 Турбины паровые главные и вспомогательные;
 Турбогенераторы, опреснительные и теплообменные устройства судовые;
 Элеваторы и другие погрузочно-разгрузочные механизмы судовые;
 Электровентильеры судовые;
 Электрогенераторы морские;
 Электродвигатели асинхронные;
 Электродвигатели морские переменного и постоянного тока универсальные;
 Электродвигатели синхронные;
 Якорные устройства.

2.7 Оборудование по предупреждению столкновений судов:

Звукосигнальные устройства;
 Знаки;
 Средства указания остановки судна;
 Ходовые огни.

2.8 Оборудование безопасности судов, перевозящих грузы навалом:

Грузовые системы судов, предназначенных для перевозки навалочных грузов, склонных к разжижению;

Приборы контроля загрузки и остойчивости.

2.9 Оборудование безопасности судов, перевозящих химические грузы наливом:

Приборы контроля загрузки и остойчивости;

Системы грузовых трубопроводов химовозов: грузовые шланги, арматура, фланцевые соединения, соединения трубопроводов и соединительные детали, клапаны, сильфонные компенсаторы.

2.10 Оборудование безопасности судов, перевозящих сжиженные газы наливом:

Грузовые емкости (танки);

Приборы контроля загрузки и остойчивости;

Средства личной защиты и оказания первой помощи;

Технологические сосуды под давлением, системы грузовых трубопроводов газовозов: грузовые шланги, арматура, фланцевые соединения, соединения трубопроводов, клапаны, сильфонные компенсаторы;

Устройства защиты грузовых емкостей (танков) от избыточного давления либо от вакуума.

2.11 Оборудование безопасности судов, использующих сжиженный природный газ или иные виды топлива с низкой температурой вспышки в качестве топлива:

Двигатели внутреннего сгорания, включая одно-, двух- и многотопливные двигатели;

Емкости (цистерны) для хранения топлива, их изоляция, обвязка, арматура и относящиеся к ним устройства безопасности;

Поддоны и иные устройства для сбора вылившегося топлива;

Съемные цистерны для сжиженного природного газа;

Топливные трубопроводы и материалы для их изготовления, арматура, фланцевые соединения, соединения трубопроводов и соединительные детали, клапаны, сильфонные компенсаторы;

Устройства аварийного отключения подачи топлива для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием;

Устройства, обеспечивающие взрывозащиту оборудования в границах опасных зон на танкерах и судах, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ.

3 Иные устройства безопасности:

Устройства для защиты от излучения при перевозке облученного ядерного топлива;

Приборы анализа воздушной среды в замкнутых судовых помещениях (содержание кислорода, воспламеняющихся газов, сероводорода, монооксида углерода и других опасных веществ).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

П Е Р Е Ч Е Н Ь

объектов инфраструктуры морского транспорта

Раздел I. Портовые гидротехнические сооружения

Берегозащитные сооружения, включая волноломы и дамбы;
Молы;
Пирсы;
Причальные сооружения (причалы), за исключением плавучих сооружений;
Искусственно образованные территории и подобные объекты;
Подходные каналы;
Фарватеры;
Акватории;
Внутренние рейды;
Якорные стоянки;
Подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ;
Иные портовые гидротехнические сооружения.

Раздел II. Доки и судоподъёмные сооружения

Доки стационарные (сухие);
Слипы, продольные и поперечные;
Эллинги продольные и поперечные;
Вертикальные судоподъемники и синхролифты.

Раздел III. Средства навигационного оборудования

Средства навигационного оборудования в целом;
Объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей;
Объекты и средства автоматической информационной системы, единой службы контроля судоходства и управления судоходством;
Объекты, необходимые для функционирования системы управления движением судов, а также Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности.

Раздел IV. Подъездные пути, инженерно-технические сети и системы

Железнодорожные подъездные пути;
Автомобильные подъездные пути;
Крановые рельсовые пути;
Линии связи и сигнализации;
Сети и устройства газоснабжения;
Сети и устройства электроснабжения;
Сети и устройства теплоснабжения;
Сети и устройства водоснабжения и водоотведения;
Инженерные коммуникации, расположенные на территории морского порта.

Раздел V. Здания, сооружения, склады и оборудование

Крытые склады;
Открытые склады;
Складские площадки;
Перегрузочное оборудование;
Административные и вспомогательные здания;
Здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров;
Здания и сооружения, предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания;
Здания и сооружения, предназначенные для оказания услуг в морском порту;
Здания и сооружения, предназначенные для обеспечения деятельности органов государственного контроля (надзора);
Береговые сооружения для приема нефтесодержащих вод и нефтесодержащих смесей; остатков вредных жидких грузов и вод, используемых для мойки танков для перевозки таких грузов; сточных вод; мусора; продуктов сжигания в судовых инсинераторах, продуктов очистки выхлопных газов и озоноразрушающих веществ и (или) оборудования, заключающего такие вещества.

Раздел VI. Здания, сооружения, склады и оборудование

Аварийно-спасательный комплекс;
Автостоянка;
Заправочная станция для бункеровки яхт;
Объекты проживания;
Объекты питания;
Спортивно-оздоровительный и развлекательный комплекс;
Центр по обучению управлению судами и других плавсредств.

Раздел VII. Здания, сооружения, склады и оборудование

Завод судового машиностроения;

Комплексный судостроительный завод;
Сдаточная база;
Специализированный механический цех;
Судостроительная верфь;
Специализированное предприятие;
Судоремонтный завод;
Судосборочная верфь.