



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 29 августа 2025 г. № 1307

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 акты Правительства Российской Федерации.

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

3. Признать утратившими силу:

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

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

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);

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 со дня его официального опубликования, за исключением:

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

пункта 1 изменений, утвержденных настоящим постановлением, который вступает в силу с 1 сентября 2025 г.

5. Технический регламент, утвержденный настоящим постановлением, действует 6 лет со дня вступления в силу абзаца второго пункта 1 настоящего постановления.

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Мишустин

УТВЕРЖДЕН
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 29 августа 2025 г. № 1307

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 технического 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 объектов технического регулирования в части обеспечения работы приборов и оборудования, которые относятся к объектам технического регулирования;
ж) радиационную безопасность населения;
з) экологическую безопасность объектов технического регулирования;
и) другие виды безопасности объектов технического регулирования в целях, указанных в пункте 2 настоящего технического регламента.

4. Действие настоящего технического регламента распространяется на объекты технического регулирования, к которым относятся:

а) объекты морского транспорта по перечню согласно приложению № 1;

б) объекты инфраструктуры морского транспорта по перечню согласно приложению № 2;

в) процессы проектирования, производства, строительства или изготовления, монтажа, эксплуатации, вывода из эксплуатации и утилизации, связанные с объектами морского транспорта, указанными в подпункте "а" настоящего пункта;

г) процессы проектирования (включая инженерные изыскания), строительства, реконструкции, монтажа, наладки, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации (утилизации), связанные с объектами инфраструктуры морского транспорта, указанными в подпункте "б" настоящего пункта.

5. 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, корабли, катера и суда войск национальной гвардии Российской Федерации и другие суда, находящиеся в государственной собственности или эксплуатируемые и используемые только для правительственной некоммерческой службы, суда и другие плавучие средства с ядерными энергетическими установками, суда атомно-технологического обслуживания, на связанные с указанными кораблями, катерами и судами объекты инфраструктуры морского транспорта и на процессы проектирования, строительства, эксплуатации и утилизации таких кораблей, катеров 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 маломерные суда;

г) на оборудование, содержащее взрывопожароопасные компоненты как часть комплектации такого оборудования (взрывчатые вещества, пиротехнические вещества для приведения оборудования в действие и предметы, отнесенные к опасным грузам класса I в соответствии с Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (с поправками);

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 до вступления в силу настоящего технического регламента, или закладка киля которых произведена до вступления в силу настоящего технического регламента, а также на материалы и (или) изделия для судов, изготовленные до вступления в силу настоящего технического регламента, или документация на изготовление которых согласована, или контракт на экспертизу документации для которых заключен до вступления в силу настоящего технического регламента;

е) на объекты инфраструктуры морского транспорта, проектная документация на строительство или реконструкцию которых получила положительные заключения государственной экспертизы в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности и экспертизы промышленной безопасности в соответствии с Федеральным законом "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" до вступления в силу настоящего технического регламента.

6. На объекты морского транспорта, указанные в подпункте "д" пункта 5 настоящего технического регламента и находящиеся в эксплуатации, требования настоящего технического регламента распространяются при ремонте, выводе из эксплуатации, утилизации указанных объектов морского транспорта, а также при обеспечении безопасности процессов эксплуатации указанных объектов морского транспорта, предусмотренных требованиями разделов II и III настоящего технического регламента.

На объекты инфраструктуры морского транспорта, указанные в подпункте "е" пункта 5 настоящего технического регламента

и находящиеся в эксплуатации, требования настоящего технического регламента распространяются при реконструкции, ремонте, переоборудовании, выводе из эксплуатации, утилизации указанных объектов инфраструктуры морского транспорта, а также при обеспечении безопасности процессов эксплуатации указанных объектов инфраструктуры морского транспорта, предусмотренных требованиями пунктов 75, 76, 78 - 83, 88, 89 и 92 настоящего технического регламента.

7. Для целей настоящего технического регламента используются понятия, установленные Протоколом о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза (приложение № 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.), а также понятия, которые означают следующее:

"аккредитованное лицо" - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, получившие аккредитацию на право проведения негосударственной экспертизы проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства и (или) на право проведения негосударственной экспертизы результатов инженерных изысканий в порядке, предусмотренном частью 2 статьи 2 Федерального закона "Об аккредитации в национальной системе аккредитации";

"альтернативные проектные решения и средства" - конструкции, меры или устройства судов, отличающиеся от предусмотренных разделом II настоящего технического регламента и (или) международными конвенциями или кодексами требований, которые невозможно выполнить вследствие конструктивных особенностей судна, необходимости внедрения новых материалов и (или) изделий для судов, средств, технологий или методов, и применяемые проектировщиком, строителем судна или изготовителем материалов и (или) изделий для судов с выполнением инженерного анализа и оценки рисков, подтверждающих, что такие конструкции, меры или устройства судов являются не менее эффективными, чем конструкции, меры или устройства судов, отвечающие целям и требованиям к безопасности, предусмотренным настоящим техническим регламентом, и равноценными им;

"валовая вместимость" - валовая вместимость в значении, определенном Международной конвенцией по обмеру судов 1969 года (с поправками);

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

"взрывоопасная зона" - закрытые и полужакрытые помещения и открытые пространства, в которых при нормальных условиях эксплуатации образуется или может образоваться взрывоопасная смесь;

"взрывоопасная смесь" - смесь воздуха или окислителя с горючими газами, парами легковоспламеняющихся жидкостей, горючими пылями или волокнами, которая при определенной концентрации и возникновении источника инициирования взрыва способна взорваться;

"вредное жидкое вещество" - вредное жидкое вещество в значении, определенном Международным кодексом постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (с поправками);

"впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации":

в отношении судов - суда, указанные в разделе I перечня, предусмотренного приложением № 1 к настоящему техническому регламенту, которым предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации либо которые были выпущены в обращение на территории Российской Федерации до вступления в силу настоящего технического регламента и их назначение и (или) технические характеристики были впоследствии изменены при ремонте;

в отношении материалов и (или) изделий для судов - материалы и (или) изделия для судов, указанные в разделе II перечня, предусмотренного приложением № 1 к настоящему техническому регламенту, которые ранее не выпускались в обращение на территории Российской Федерации либо были выпущены в обращение на территории Российской Федерации до вступления в силу настоящего технического регламента 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 куб. метрах;

"грузовая зона судна" - грузовые трюмы, грузовые танки, отстойные цистерны и грузовые насосные отделения судна, 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 этими помещениями;

"диаметральная плоскость судна" - вертикальная продольная плоскость, представляющая собой плоскость симметрии судна;

"долговечность" - свойство объекта инфраструктуры морского транспорта, заключающееся в его способности сохранять прочностные, физические и другие свойства, устанавливаемые при его проектировании и обеспечивающие его нормальную эксплуатацию в течение расчетного срока его службы;

"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 его борту людей, сохранность груза и судна;

"жизненный цикл" - период, в течение которого осуществляются проектирование, строительство (изготовление), эксплуатация (включая вывод из эксплуатации, ремонт) и утилизация объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта. Для объекта инфраструктуры морского транспорта этот период включает также время, в течение которого осуществляется проведение инженерных изысканий для строительства;

"закладка кия" - установка на стапеле закладной секции при секционной постройке судна или закладного блока (острова) при блочной (островной) постройке судна или начало строительства и сборки, относящееся к данному судну, масса собранной части корпуса которого составляет не менее 50 тонн или не менее одного процента расчетной массы материала всех корпусных конструкций, в зависимости от того, какое из этих значений меньше. Для судов из армированного волокнами пластика закладкой кия 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 судна, необходимый для обеспечения живучести судна;

"изготовитель" - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые изготавливают и распространяют материалы

и (или) изделия для судов или по указанию которых осуществляется проектирование или изготовление материалов и (или) изделий для судов и которые реализуют указанную продукцию под своим именем или товарным знаком и несут ответственность за ее соответствие требованиям настоящего технического регламента;

"изделия для судов", "материалы для судов", "материалы и (или) изделия для судов" - продукты промышленного производства, применяемые как составная, съемная или принадлежащая корпусу судна или его оборудованию часть конструкции или оборудования судна;

"исправное состояние" - состояние объекта морского транспорта или объекта инфраструктуры морского транспорта, при котором количественные и качественные критерии оценки его технического состояния соответствуют всем требованиям его проектной документации;

"капитальный ремонт" - ремонт, выполняемый для восстановления ресурса объекта инфраструктуры морского транспорта с заменой или восстановлением любых его частей;

"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" - компания в значении, определенном Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (с поправками);

"консервация судна" - комплекс мероприятий, осуществляемых компанией или эксплуатирующей организацией при длительном выводе судна из эксплуатации с целью обеспечения сохранности судовых технических средств и судна в целом;

"конструктивная противопожарная защита судна" - комплекс применяемых на судне конструктивных решений, направленных на предотвращение пожара, ограничение распространения опасных факторов пожара и обеспечение условий безопасной эвакуации людей из судовых помещений и с 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;

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

"машинные помещения" - 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 топлива или газообразного топлива, или оборудование, работающее на жидком топливе (генераторы инертных газов, устройства для сжигания судовых отходов производства и потребления (инсинераторы) и другие агрегаты) (далее - 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 (механизмы, работоспособность которых обеспечивает безопасность плавания судна, безопасность находящихся на судне людей и сохранность груза), станции приема топлива, механизмы холодильных установок, успокоителей качки, систем вентиляции и кондиционирования воздуха и ведущие в них шахты;

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

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

"нефтесодержащие воды" - смесь воды с любым содержанием нефти;

"нефть" - жидкая природная ископаемая смесь углеводородов широкого физико-химического состава в любом виде, включая жидкое топливо, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами);

"нефтяные остатки" - остаточные отработанные нефтепродукты, образующиеся при нормальных условиях эксплуатации судна (например, нефтепродукты, которые образуются в результате очистки топлива или смазочного масла для главных или вспомогательных механизмов,

отсепарированная отработанная нефть из оборудования для очистки и фильтрации нефти, отработанные нефть и нефтепродукты, собранные в нефтесборниках, а также отработанные гидравлическое масло и смазочное масло);

"нормальные условия обитаемости" - состояние 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, установленное проектировщиком, при котором обеспечивается бесперебойная работа указанных систем и оборудования;

"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" - комплекс мероприятий по определению и оценке фактических значений, контролируемых качественных и количественных характеристик технического состояния объекта инфраструктуры морского транспорта и его элементов;

"огнестойкость" - способность конструкции сохранять несущие и (или) ограждающие функции в условиях пожара;

"озоноразрушающие вещества" - регулируемые вещества в значении, определенном Монреальским протоколом по веществам, разрушающим озоновый слой, от 16 сентября 1987 г. (с поправками);

"опасные грузы":

вещества, материалы и предметы, включая вещества, материалы и предметы в упаковке, на которые распространяются положения Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (с поправками);

любой материал, за исключением жидкости и газа, состоящий из смеси частиц, гранул или любых крупных кусков материала, как правило, однородных по составу, на который распространяются положения Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (с поправками) и Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (с поправками), загружаемый в грузовые помещения судна без тары и включающий такие же материалы, погруженные в лихтеры лихтеровоза;

любые сжиженные газы или иные продукты, на которые распространяются положения Международного кодекса постройки

и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (с поправками), перечисленные в главе 19 этого Международного кодекса;

облученное ядерное топливо, плутоний и радиоактивные отходы высокого уровня активности в упаковке, определенные в главе VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (с поправками) и Международном кодексе безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в упаковке на судах (с поправками);

опасные химические вещества в значении, определенном Международным кодексом постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (с поправками);

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

"стойчивость 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;

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

"перевалка" - перевалка грузов в значении, определенном в Федеральном законе "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

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

"переоборудование" - ремонт с целью изменения конструкции (элемента) и назначения объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта;

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

"помещение специальной категории" - выгороженное помещение судна, расположенное над (под) палубой переборок судна, в которое транспортные средства могут въезжать и из которого они могут выезжать своим ходом, а также в которое имеют доступ пассажиры. Указанное помещение может размещаться по высоте более одного межпалубного пространства при условии, что общая высота проезда для транспортных средств не превышает 10 метров;

"проектировщик" - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые осуществляют подготовку проектной, проектно-конструкторской, рабочей документации, технического проекта, технических условий (далее - проектная документация) в отношении объектов технического регулирования по договору, заключенному с заказчиком, застройщиком или техническим заказчиком;

"работоспособное состояние" - состояние объекта морского транспорта или объекта инфраструктуры морского транспорта, при котором значения всех параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, соответствуют требованиям его проектной документации;

"район плавания" - категория водных бассейнов с допустимыми условиями эксплуатации судна (по ветроволновым характеристикам, удаленности мест убежища от судна, расстоянию 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 состояния или исправного состояния объекта инфраструктуры морского транспорта или объекта морского транспорта, включая замену его оборудования и (или) его составных частей, переоборудование, комплекс технологических операций по оптимизации технико-эксплуатационных характеристик судна и (или) элементов судна, в том числе с установкой дополнительного оборудования, с сохранением (поддержанием) назначения судна (модернизация судна), а также комплекс технологических операций, в ходе которых не меняются основные характеристики и (или) конструктивные параметры судна, в том числе для приведения его в соответствие с обязательными требованиями классификационного общества, без которых дальнейшая эксплуатация невозможна (модификация (изменение));

"собственник" - юридическое или физическое лицо, в том числе 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 двигателями, способные создавать упор или тягу и направленные под фиксированным или изменяющимся углом к диаметральной плоскости судна на всех или на отдельных эксплуатационных режимах (главные средства активного управления судном), а также при отсутствии хода (вспомогательные средства активного управления судном);

"строитель":

в отношении судна - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые располагают строительно-монтажным оборудованием, оснасткой и специально подготовленным персоналом и осуществляют строительство или ремонт судна и официально признают себя ответственными за безопасность построенного или отремонтированного судна, если при его эксплуатации не были нарушены требования его проектной документации;

в отношении объекта инфраструктуры морского транспорта - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объекта капитального строительства, входящего в состав объекта инфраструктуры морского транспорта, в значении, определенном в Градостроительном кодексе Российской Федерации;

"судно" - судно в значении, определенном в Кодексе 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, золу из инсинераторов, 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), орудия лова,

и туши животных, которые подлежат постоянному или периодическому удалению с судна;

"судовые сточные воды" - стоки воды и прочих отходов из всех типов расположенных на судне туалетов и писсуаров, из медицинских пунктов (судовых лазаретов, изоляторов) судов через расположенные в таких помещениях раковины, ванны и шпигаты, стоки воды и прочих отходов из помещений, в которых содержатся животные, прочие сточные воды, смешанные с указанными стоками;

"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;

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

"текущий ремонт" - ремонт, выполняемый для замены и (или) восстановления элементов объекта морского транспорта или отдельных элементов конструкции сооружений объекта инфраструктуры морского транспорта (за исключением элементов несущих строительных конструкций);

"технический мониторинг" - систематическое наблюдение, проводимое по определенной программе, за состоянием объекта инфраструктуры морского транспорта в процессе его эксплуатации в целях контроля его качества, оценки соответствия технического состояния объекта инфраструктуры морского транспорта проектным решениям и нормативным требованиям, прогноза фактической несущей способности и прогнозирования на этой основе остаточного ресурса сооружения;

"токсичные вещества" - вещества, в том числе токсичные жидкие грузы и токсичные газы, 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 мегапаскаля;

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

"эквивалентная замена" - применение в отношении объекта морского транспорта конструктивных решений и средств, которые являются равноценными целям и требованиям к безопасности, предусмотренным настоящим техническим регламентом;

"эксплуатационная документация" - документация (совокупность документов), разработанная проектировщиком, строителем, изготовителем или эксплуатирующей организацией в целях обеспечения безопасного применения объектов технического регулирования по их целевому назначению и в целях их безопасной утилизации;

"эксплуатация" - стадия жизненного цикла объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта, включающая в себя использование указанных объектов по назначению, определенному проектировщиком, изготовителем, строителем, техническое обслуживание и ремонт указанных объектов без вывода их из эксплуатации и вывод их из эксплуатации;

"эксплуатирующая организация" - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие эксплуатацию объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта и несущие ответственность за выполнение обязанностей, возлагаемых на них в соответствии с настоящим техническим регламентом;

"элементы судна" - структурные части судна (корпус судна, судовые конструкции, надстройки, рубки, энергетическая установка, судовые устройства, судовые системы, системы противопожарной защиты, средства обеспечения пожарной безопасности и пожаротушения, электрическое оборудование, радиоэлектронные средства, навигационное оборудование,

средства автоматизации, оборудование по предотвращению загрязнения, судовые технические средства, включая материалы и (или) изделия для судов, указанные в разделе II перечня, предусмотренного приложением № 1 к настоящему техническому регламенту).

8. На каждое впервые выпускаемое в обращение на территории Российской Федерации судно, подлежащее государственной регистрации, строителем должна быть нанесена маркировка путем установки и закрепления маркировочной таблички, содержащей следующие сведения:

а) информация о строителе судна:

полное наименование, адрес в пределах места нахождения 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 судна, указанный в проектно-конструкторской документации судна, и наименование его проектировщика;

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 следующие сведения:

наименование изделия;

наименование изготовителя;

тип или марка изделия;

заводской или серийный номер изделия;

дата изготовления изделия;

способ утилизации изделия;

места строповки изделия;

информация, предусмотренная особенностями маркировки впервые выпускаемой в обращение продукции, в том числе знаком обращения на рынке или знаком соответствия, и порядком информирования приобретателя, в том числе потребителя, о возможном вреде такой продукции и факторах, от которых он зависит, утвержденными 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.

10. Взамен маркировки, предусмотренной пунктом 9 настоящего технического регламента, или в дополнение к ней в случаях, предусмотренных главами II-1 - V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (с поправками) и приложениями III и V к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней), впервые выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации материалы и (или) изделия для судов должны маркироваться изготовителями в соответствии с требованиями этих международных конвенций.

11. Маркировка, предусмотренная пунктами 8 и 9 настоящего технического регламента, должна быть читаемой в течение срока службы объекта морского транспорта, предусмотренного его проектировщиком, строителем или изготовителем, а также однозначной для понимания. При маркировке знаки (пиктограммы) предпочтительны по сравнению с предупреждающими надписями. Маркировка, включающая предупреждающие надписи, должна быть нанесена на русском языке.

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

а) назначение объекта морского транспорта с указанием его технических и эксплуатационных характеристик и ограничений эксплуатации;

б) сведения, предусмотренные пунктами 8 или 9 настоящего технического регламента, включающие дополнительную информацию об условиях ограничения эксплуатации оборудования (изделий для судов) и основных технических характеристиках изделий для судов для обеспечения их безопасного монтажа и эксплуатации;

в) расчетный срок службы объекта морского транспорта;

г) специфические характеристики объекта морского транспорта, если они предусмотрены его проектировщиком, строителем или изготовителем.

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

II. Требования к безопасности объектов морского транспорта

14. Применение средств измерений, испытаний и контроля в целях обеспечения безопасной эксплуатации объектов морского транспорта должно осуществляться в соответствии с Федеральным законом "Об обеспечении единства измерений".

15. В процессе проектирования, строительства, эксплуатации и (или) ремонта судна, а также проектирования и (или) изготовления материалов и (или) изделий для судов могут быть применены эквивалентные замены, альтернативные проектные решения и средства в случае, если требования настоящего раздела и (или) положений международных договоров Российской Федерации, применимых к судну, невозможно или затруднительно выполнить вследствие конструктивных особенностей судна, необходимости внедрения новых материалов и (или) изделий для судов, средств, технологий или методов, при условии согласования альтернативных проектных решений и средств, эквивалентных замен с классификационным обществом.

16. Компания и (или) эксплуатирующая организация должны обеспечить наличие на судне эксплуатационной документации в бумажном и (или) электронном виде, в состав которой входят:

а) чертеж общего расположения судна, 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) схемы балластной и осушительной систем;

г) чертежи механической установки для самоходных судов (чертеж общего расположения машинного отделения, чертежи валопроводов, чертеж гребного винта, чертеж схемы установки главных двигателей, общий чертеж движительной установки, в том числе соединительных муфт) или наименование их изготовителя, тип, модель и технические данные механической установки;

д) для самоходных судов - чертежи рулевого устройства и системы рулевого привода;

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;

руководство по эксплуатации и обслуживанию средств активного управления судном;

ж) электрические схемы;

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

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

к) журнал учета проверок систем уплотнения кабельных проходов;

л) журнал контроля состояния и обслуживания аккумуляторных батарей, предназначенных для использования в качестве источника энергии электрических механизмов ответственного назначения, работа которых требуется в аварийных режимах;

м) документы по конструктивной противопожарной защите судна;

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

о) схемы расположения систем противопожарной защиты, оборудования, снабжения и спасательных средств;

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

р) руководства (инструкции) изготовителей в отношении эксплуатации судовых технических средств, систем противопожарной защиты, спасательных средств;

с) документ, содержащий информацию об остойчивости судна;

т) таблица маневренных характеристик (для рулевой рубки);

у) документ, содержащий описание альтернативных проектных решений и средств и эквивалентных замен (при наличии);

ф) документ, содержащий результаты оценки рисков, в том числе рисков взрывов, предусмотренной требованиями настоящего технического регламента.

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

18. Объекты морского транспорта должны соответствовать следующим требованиям к биологической безопасности:

а) предотвращение переноса судами вредных водных и патогенных организмов с балластными водами и осадками в районы, где сброс необработанных балластных вод и осадков запрещен, должно достигаться обработкой балластных вод и осадков или сдачей балластных вод и осадков в береговые приемные сооружения. Процесс обработки балластных вод на судне должен осуществляться с использованием системы обработки балластных вод. В районах, где сброс необработанных балластных вод и осадков допускается, суда, производящие замену балластных вод, должны осуществлять ее с эффективностью, составляющей не менее 95 процентов объема балластных вод;

б) конструкция, расположение и оборудование судовых помещений, предназначенных для размещения членов экипажей морских судов, и условия для труда и проживания на борту морского судна должны соответствовать требованиям, предусмотренным пунктами 6 - 17 стандарта А3.1 Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (с поправками) при условии, что на такое судно распространяются требования этой Конвенции. При этом также должны учитываться требования руководящего принципа В3.1 Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (с поправками) и приниматься во внимание требования правила 4.3 этой Конвенции и соответствующие положения стандарта А4.3 этой Конвенции, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности членов экипажа и предупреждения несчастных случаев с ними;

в) конструкция, расположение и оборудование судовых помещений, предназначенных для лиц, не являющихся членами экипажей судов, на которые не распространяются требования Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (с поправками), должны определяться исходя из необходимости обеспечения охраны здоровья и безопасности лиц, находящихся на борту судна, и их защиты от несчастных случаев;

г) в отношении объектов морского транспорта должны выполняться применимые требования, предусмотренные Федеральным законом "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения".

19. В целях обеспечения взрывобезопасности объектов морского транспорта в районах образования взрывоопасных смесей в ходе постройки или изготовления, эксплуатации, включая перевозку опасных грузов, технического обслуживания и утилизации объектов морского транспорта 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 смесями.

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 при помощи антистатического заземления;
- ж) создание избыточного давления в помещениях, примыкающих к помещениям с потенциально взрывоопасной средой;
- з) размещение за пределами опасных зон судна (выпускные отверстия систем вентиляции, газоотводы) потенциальных источников взрыва;
- и) использование искробезопасных материалов, которые не создают при взаимном скольжении, ударе, трении фрикционных искр, способных инициировать горение пожароопасной и взрывоопасной смесей;

- 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 проектной документацией по результатам оценки рисков взрыва объекта морского транспорта.

21. В случае если эксплуатация объектов морского транспорта сопровождается формированием взрывоопасных смесей, проектировщиком, строителем в отношении судна, изготовителем в отношении материалов и (или) изделий для судов, компанией или эксплуатирующей организацией в отношении судна должно быть обеспечено применение электрического оборудования во взрывозащищенном исполнении, предусмотренном проектной документацией, на протяжении всего жизненного цикла объектов морского транспорта.

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 судна. Посты управления таким оборудованием допускается располагать как в пределах грузовой зоны, так и вне этих пределов. При использовании выносных причальных устройств для перевалки (рейдовые причалы для перевалки) на судне допускается применять носовые и (или) кормовые устройства грузовой системы судна;

б) переносное электрическое и электронное оборудование должно быть во взрывозащищенном исполнении;

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. Конструкция приводов должна исключать возможность падения крышек в ходе их открытия и закрытия, а также 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, исключающие 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 для веществ и изделий, характеризующихся опасностью взрыва (вещества и изделия класса 1, предусмотренные пунктом 2.1.1.1 главы 2.1 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (с поправками), должны иметь маркировку, знаки, предупредительные надписи. Пиротехнические сигнальные средства (парашютные ракеты, ракеты 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 для посещения людей мест, включая использование предупредительных надписей, маркировок (знаков безопасности), подсветки и освещения;

б) снижение уровня опасности при помощи специальных ограждающих устройств (стационарные, съемные, переносные, сплошные или частичные ограждения);

в) использование предохранительных устройств (слабые звенья, разрывные мембраны, предохранительные клапаны, ограничители);

г) использование блокирующих устройств для остановки механизма, двигателя;

д) использование специальной защитной экипировки;

е) обеспечение безопасного доступа к судовым конструкциям и оборудованию;

ж) обеспечение прочности и устойчивости конструкций судна и конструкций судовых устройств по отношению к нагрузкам, которым

подвергаются такие конструкции в процессе эксплуатации, а также стойкости таких конструкций в отношении коррозии;

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

и) ограждение всех движущихся и вращающихся частей механизмов и оборудования судна, а также отверстий 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. Такие ограждения не должны препятствовать работе указанных механизмов и оборудования;

к) использование блокирующих устройств на всех имеющих дополнительный ручной привод (рукоятку) электрических и гидравлических механизмах, исключающих возможность пуска двигателя, а также снятие тормоза при включенном ручном приводе;

л) обеспечение наличия леерных ограждений для отверстий в палубах и платформах судов (шахты, включая буровые), а также рабочих мест, расположенных на высоте от 500 миллиметров и более от настила палубы, платформы (посты управления, наблюдения);

м) обеспечение функции самоторможения для устройств спуска и подъема спасательных средств (спуско-подъемные устройства). Исключение самопроизвольного разобщения при подъеме и спуске в конструкции механизмов разобщения под нагрузкой спуско-подъемных устройств спасательных средств. Исключение возможности самопроизвольной отдачи крепления в конструкции устройств спуска шлюпок методом свободного падения;

н) обеспечение люковых закрытий устройствами крепления, исключающими возможность самопроизвольного открытия стопорных устройств люковых закрытий в поднятом положении. Обеспечение во время рейса фиксации люковых закрытий в закрытом положении устройством, предотвращающим их открытие под действием вибрации, бортовой и (или) килевой качки и (в случае размещения груза на люковых закрытиях) нагрузок от груза;

о) исключение режущих или колющих кромок на наружных частях судовых конструкций на рабочих местах и в проходах. Применение мер, исключающих возможность получения травм людьми в случае,

если выступающие части оборудования обращены к проходу, путем установки ограждений, отбойников, предупреждающих надписей;

п) использование конструкций помещений, предназначенных для размещения людей, средств доступа в эти помещения, включая их расположение по отношению друг к другу, обеспечивающих безопасность, защиту от неблагоприятных погодных условий и поступления воды, защиту от шума и вибрации;

р) обеспечение судовых пассажирских лифтов (при наличии) функцией самоторможения для предотвращения аварийного падения.

24. Для обеспечения пожарной безопасности судна на протяжении всего жизненного цикла должны быть соблюдены следующие требования:

а) обеспечение исключения условий образования горючей среды 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 такие судовые помещения, как 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 защиты таких пожароопасных судовых механических установок, котлов, механического и электрического оборудования, исключающих образование в судовых помещениях горючей среды в виде протечек горючих жидкостей и воспламеняющихся газов, а также ограничивающих распространение такой горючей среды устройств для сбора и безопасного удаления ее протечек в сборные танки или в атмосферу (для газов), включая средства аварийно-предупредительной сигнализации;

удаление образующихся при эксплуатации судна пожароопасных отходов;

б) обеспечение исключения условий образования в горючей среде источников воспламенения 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 и (или) изделий для судов;

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

применение закрывающих устройств, исключающих возможность распространения пламени из одного помещения в смежные 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 этих 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 в составе, определяемом проектировщиком в зависимости от типа судна, его устройства, размеров и количества людей на борту, 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, международное береговое соединение, 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;

е) соответствие конструктивной противопожарной защиты судна 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, предназначенные для предотвращения образования конденсата, а также изоляция арматуры, фасонных элементов и соединений этих трубопроводов могут быть горючими. 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 мегаджоулей на кв. метр поверхности с учетом толщины применяемой облицовки;

масса горючих материалов, применяемых в декоративной отделке судовых помещений, судовой мебели, электрическом оборудовании и постельных принадлежностях, не должна превышать:

35 килограммов на кв. метр площади палубы в помещениях, предназначенных для размещения людей, на пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, и грузовых судах;

45 килограммов на кв. метр площади палубы в служебных помещениях, за исключением саун, указанных судов;

5 килограммов на кв. метр площади палубы в постах управления, коридорах и выгородках трапов указанных судов;

15 килограммов на кв. метр площади палубы в помещениях, предназначенных для размещения людей, малой пожарной опасности на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров;

35 килограммов на кв. метр площади палубы в помещениях, предназначенных для размещения людей, умеренной и повышенной пожароопасности на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров;

45 килограммов на кв. метр площади палубы в помещениях, предназначенных для размещения людей, служебных помещениях, за исключением саун, и постах управления рыболовных судов;

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, помещений, 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 методик испытаний на огнестойкость (с поправками), а материалы для отделки поверхностей в указанных помещениях, имеющие толщину более 2,5 миллиметра, должны быть испытаны на теплотворную способность в соответствии с требованиями национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 56025-2014 "Материалы строительные. Метод определения теплоты сгорания" (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 мая 2014 г. № 445-ст, введен в действие 1 сентября 2014 г.);

первичные палубные покрытия, если они применяются в помещениях, предназначенных для размещения людей, служебных помещениях, 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 судна (для 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 судна;

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

оборудование грузовых насосных отделений системами вентиляции;

оборудование грузовых танков системами инертного газа (для судов дедвейтом 8000 тонн и более);

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

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 проектной документации 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) для минимизации потенциальной опасности, обусловленной газовыпускными системами, должны выполняться следующие требования:

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 смесей, 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 установками, работающими на сжиженном природном газе, 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 следующих противопожарных систем и средств, противопожарного оборудования и снабжения, состав и количество которых определяются проектировщиком в зависимости от типа судна, его устройства, размеров судна 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, - 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;

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;

м) обозначение мест расположения противопожарного оборудования знаками, которые должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала или должны освещаться;

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

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, эксплуатирующая организация должны 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, эксплуатирующая организация 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 иметь необходимую стабильность всех своих свойств и характеристик в пределах безопасного диапазона их значений в течение всего срока эксплуатации объекта морского транспорта благодаря регулярному техническому обслуживанию таких электрических установок и оборудования;

б) электрическое оборудование должно быть изготовлено и установлено таким образом, чтобы не вызывать травм у обслуживающих его лиц 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 их изготовителей, и представлять опасность для людей. Неметаллические материалы, являющиеся компонентами электрического оборудования, должны соответствовать требованиям к термостойкости и огнестойкости, необходимым для обеспечения работоспособного состояния и термической безопасности электрических установок и оборудования;

ж) конструкция кабельных изделий для судов и применяемые конструкционные материалы должны обеспечивать однородность и стабильность параметров электрического тока по всей эксплуатационной длине кабеля в течение установленного срока его службы;

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

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. Для обеспечения экологической безопасности судна на всех стадиях жизненного цикла должны быть выполнены следующие требования:

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. Дополнительно допускается сжигание нефтяных остатков в предназначенных для этого устройствах (инсинераторы, паровые котлы, нагреватели систем термальной жидкости, генераторы инертных газов). 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 оборудование их сборными цистернами, допускается накопление нефтесодержащих вод непосредственно в льялах машинных помещений с последующей сдачей. На судах, предназначенных для перевозки нефти и нефтепродуктов и выполнения технологических операций с нефтью и нефтепродуктами, должны быть предусмотрены устройства, обеспечивающие ограничение массы и последствий разлива нефти и нефтепродуктов, в том числе ограждения на грузовых палубах этих судов;

б) на судне должно быть установлено оборудование очистки нефтесодержащих вод, управления и контроля за их сбросом и удалением отсепарированной нефти и нефтепродуктов в случаях, предусмотренных приложением I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней). Запорная арматура на выпускных трубопроводах, ведущих за борт, должна иметь возможность опломбировки;

в) для предотвращения неконтролируемого сброса в водную среду вредных жидких веществ и опасных химических веществ, перевозимых на судне наливом, и их 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 относится 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 грузовых танков допускается использовать методы вентиляции;

г) для предотвращения загрязнения водной среды судовыми сточными водами и судовыми хозяйственно-бытовыми водами суда, имеющие людей на борту, должны быть оборудованы системой трубопроводов и сборными цистернами для сбора и хранения этих вод, а также средствами их сдачи на суда-сборщики или на береговые приемные сооружения. Сдача на суда-сборщики или на береговые приемные сооружения судовых сточных вод и судовых хозяйственно-бытовых вод должна быть возможной с любого борта судна. Судовые сточные воды и судовые хозяйственно-бытовые воды допускается

обрабатывать на борту судна в установках для обработки сточных вод с судов. Запорная арматура на выпускных трубопроводах, ведущих за борт, должна иметь возможность опломбировки. При определении минимального объема образующихся судовых сточных вод и судовых хозяйственно-бытовых вод используются удельные нормы накопления на судах судовых сточных вод, судовых хозяйственно-бытовых вод и судовых отходов производства и потребления согласно приложению № 3;

д) для предотвращения загрязнения водной среды судовыми отходами производства и потребления, образующимися в процессе эксплуатации судна, должны быть предусмотрены емкости, предназначенные для сбора, накопления и размещения судовых отходов производства и потребления, съемные либо встроенные в корпус судна, имеющие герметичные закрытия и маркировку, указывающую виды отходов. Съемные емкости должны быть оборудованы средствами крепления к судовым конструкциям, а также должны быть приспособлены для транспортировки и выгрузки. Дополнительно допускается установка устройств для обработки судовых отходов производства и потребления (измельчение, обеззараживание) и (или) инсинераторов. Для определения минимального объема образующихся судовых отходов производства и потребления используются удельные нормы накопления на судах судовых сточных вод, судовых хозяйственно-бытовых вод и судовых отходов производства и потребления, предусмотренные приложением № 3 к настоящему техническому регламенту;

е) предотвращение загрязнения атмосферного воздуха в отношении ограничения выбросов с судов озоноразрушающих веществ, летучих органических соединений, оксидов серы, а также выбросов поршневыми дизельными и газовыми двигателями внутреннего сгорания выходной мощностью более 130 киловатт оксидов азота осуществляется путем обеспечения соответствия требованиям Федерального закона "Об охране атмосферного воздуха", а также требованиям и стандартам в отношении выбросов, предусмотренным приложением VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней), за исключением применения стандартов в отношении выбросов оксидов азота, предусмотренных этой Международной конвенцией для установленных районов контроля выбросов оксидов азота, их применения к судам, плавающим только в морских водах под юрисдикцией Российской Федерации.

28. Каждое судно с людьми на борту должно быть оснащено радиооборудованием, указанным в разделе II перечня, предусмотренного приложением № 1 к настоящему техническому регламенту, способным обеспечить обмен сообщениями о бедствии, срочности и безопасности в направлениях судно - берег, а также судно - судно в зависимости от района плавания и условий эксплуатации судна.

29. Состав навигационного оборудования самоходных судов, указанного в разделе II перечня, предусмотренного приложением № 1 к настоящему техническому регламенту, должен обеспечивать судоводителя достоверной информацией, необходимой для обеспечения безопасной навигации в зависимости от района плавания и условий эксплуатации судна.

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 судна и остойчивостью судна при повреждении корпуса судна;

б) наличием средств осушения и пожаротушения в соответствии с требованиями настоящего технического регламента;

в) соблюдением требований пожарной безопасности в соответствии с требованиями настоящего технического регламента;

г) постоянным поддержанием судна в мореходном состоянии и готовностью к действиям по обеспечению живучести судна;

д) наличием спасательных средств, готовых к применению.

32. Каждая из конструкций и каждый из элементов судна, обеспечивающих живучесть судна (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, предусмотренную проектной документацией. 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 помещениях и других судовых помещениях, расположенных ниже летней грузовой марки, должны быть нанесены 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 судна, включая прочность устройств закрытия всех отверстий в корпусе судна. Для судов, предназначенных для эксплуатации в ледовых условиях, должна быть обеспечена прочность корпуса судна также при действии нагрузок от льда;

б) водонепроницаемость корпуса судна и судовых цистерн, включая водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии волн (брызгонепроницаемость) средств закрытия отверстий в корпусе;

в) остойчивость судна;

г) допустимую по условиям непотопляемости судна проектную 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 погиб палубы, вырезы в фальшбортах, оборудование судов шпигатами, ватервейсами;

е) предотвращение загрязнения окружающей среды при эксплуатации судна и минимизацию загрязнения окружающей среды при разливах опасных грузов и вредных жидких веществ;

ж) удобство и безопасность эксплуатации и технического обслуживания корпусных конструкций судна (безопасность доступа, ремонтпригодность).

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

35. Надводный борт, обеспечивающий проектный запас плавучести судна, должен определяться проектировщиком исходя из планируемой загрузки судна, районов плавания и сезонов его плавания. Грузовые марки на бортах судна, соответствующие сезону года и району эксплуатации, не должны быть погружены в воду на протяжении всего времени эксплуатации 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 переборок), в том числе форпиковой и ахтерпиковой переборок. Количество и расположение поперечных переборок определяются типом и назначением судна, районом и условиями его эксплуатации. Помещения, предназначенные для размещения людей, должны быть отделены от машинных помещений, грузовых помещений водогазонепроницаемыми переборками. Машинные помещения должны быть отделены от грузовых помещений водогазонепроницаемыми переборками. Устройство и конструкция закрытий должны исключать распространение воды по судну в незатопленные отсеки;

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

в) оборудование отливными отверстиями и (или) трубопроводами, проходящими внутри корпуса судна, обеспечивающими отлив воды ниже грузовой ватерлинии при максимальной грузоподъемности. Эти отверстия и трубопроводы должны быть снабжены надежными средствами для предотвращения проникновения воды внутрь 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 должен обеспечить компанию в соответствии с договором с ней информацией в отношении контроля прочности, остойчивости судна и непотопляемости судна, а также в отношении надводного борта судна с указанием в такой информации диапазона допускаемых параметров нагрузки и критериев безопасной эксплуатации судна. Указанная информация должна поддерживаться компанией в актуальном состоянии, учитывающем любые изменения конструкции и весогабаритных характеристик судна. Указанная информация подготавливается в виде программных средств расчета и контроля

прочности, устойчивости судна и непотопляемости судна. Эксплуатация судна с превышением допускаемых параметров нагрузки и критериев безопасной эксплуатации судна, предусмотренных проектно-конструкторской документацией, не допускается.

38. Маневренность судна (поворотливость, устойчивость на курсе, инерционные характеристики) должна соответствовать предусмотренным проектной документацией и соответствующим назначению судна характеристикам.

39. Конструкция рулевого устройства должна соответствовать следующим требованиям:

а) судно должно иметь рулевое устройство, обеспечивающее маневренность судна, требуемую 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) обеспечивать его поворотливость, устойчивость на курсе и маневренность;

б) элементы главных средств активного управления судном (гондола, винты, кронштейн, рулевой механизм, насадка, крепление винторулевых колонок к корпусу) должны иметь конструкцию и прочность, позволяющие без повреждений выдерживать нагрузки, возникающие в расчетных условиях эксплуатации;

в) на судне, оборудованном одним главным 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) винторулевых колонок;

г) при оборудовании судна более чем одним главным средством активного управления судном и выходе одного из главных средств активного управления судном из строя движение судна должно быть обеспечено оставшимися главными средствами активного управления судном. При этом вышедшее из строя главное средство активного управления судном должно быть приведено в нейтральное положение для сохранения маневренности. Винторулевые 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 средств активного управления судном.

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

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

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

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

г) каждый из постов управления вспомогательными средствами активного управления судном должен быть оборудован индикаторами угла поворота средств активного управления судном.

42. Устройства управления судном должны соответствовать следующим требованиям:

а) все системы управления, используемые для движения судна, управления судном, подачи энергии ключевому оборудованию автоматизации и обеспечения безопасности судна, должны функционировать независимо друг от друга или быть 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 центральный пост управления судном при любом виде дистанционного управления должны быть оборудованы:

а) устройствами управления главными механизмами и двигателями;

б) средствами индикации, указывающей, с какого поста ведется управление судном;

в) средствами внутренней связи между постами управления главными механизмами и двигателями 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 проектно-конструкторской документацией судна.

45. Для установок, состоящих из нескольких главных механизмов, работающих на один валопровод, при проектировании судна должен быть предусмотрен один общий пост управления или должны быть предусмотрены 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 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 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, в которых загрязнение всасываемого воздуха горючими или взрывоопасными парами сведено к минимуму;

к) установки жидкого топлива, а также гидравлические установки, содержащие горючие жидкости с рабочим давлением более 1,5 мегапаскаля и не являющиеся частью главных или вспомогательных механизмов и котлов, должны быть размещены в отдельных помещениях с самозакрывающимися стальными дверями либо 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 такие цистерны должны быть удалены от указанных механизмов и оборудования

на максимально возможное расстояние исходя из конструктивных особенностей судна в соответствии с его проектно-конструкторской документацией;

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 предотвращения их самопроизвольного ослабления 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 2 выхода наружу, разнесенных между собой. Указанное требование допускается не применять для судов валовой вместимостью менее 1000, в машинных помещениях, посещаемых периодически, и в машинных помещениях, в которых максимальное расстояние от любой точки таких помещений до выходной двери и (или) люка не превышает 5 метров при условии, что предложенный 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 нагретых поверхностей 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 судна, в условиях качки, условиях вибрации и ударов с заданными проектно-конструкторской документацией судна параметрами, а также в диапазоне температур, предписанных этой документацией;

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, отопления и кондиционирования воздуха должны соответствовать следующим требованиям:

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

б) должны иметь искусственную (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) должны иметь приточную вентиляцию, обеспечивающую работу энергетических установок в машинных помещениях;

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

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

е) должны иметь искусственную (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, отопления и кондиционирования воздуха должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие безопасность людей в условиях чрезвычайной ситуации, связанной с выбросом в атмосферу токсичных веществ, в случае пожара и (или) взрыва;

з) санитарно-эпидемиологическая безопасность систем водоснабжения, вентиляции, отопления, кондиционирования воздуха должна соответствовать применимым требованиям законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

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 спасательных средств на судах должны определяться на этапе проектирования или переоборудования судна в зависимости от типа, назначения и района плавания.

56. Электрические установки должны обеспечивать:

а) работу всех электрических устройств и систем, необходимых для поддержания движения судна, управления им 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 в проектно-конструкторской документации значениях крена и дифферента, в условиях качки, условиях вибрации и ударов с заданными в этой документации параметрами, а также в диапазоне температур, предусмотренных этой документацией.

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 электрического оборудования 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:

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

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

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

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

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

а) меры для обеспечения пожаробезопасности и взрывобезопасности, предусмотренные для машинных помещений, трубопроводов, устройств подготовки топлива, систем отвода газов и топливных цистерн, должны определяться 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 обеспечивается проектировщиками, строителями, изготовителями, компаниями и (или) эксплуатирующими организациями на всех стадиях жизненного цикла соответствующих объектов 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 судов для перевалки и перевозки опасных грузов класса 7 (радиоактивные

материалы) в соответствии с главой 2.7 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (с поправками), а также облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в соответствии с Международным кодексом безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в упаковке на судах (с поправками) должна быть обеспечена проектировщиком, строителем, компанией и (или) эксплуатирующей организацией применительно:

а) к допустимым значениям транспортного индекса, индекса безопасности по критичности и уровня излучения для упаковок и транспортных пакетов;

б) к процедурам отправления груза;

в) к конструкции, испытанию и упаковке;

г) к размещению и разделению грузов;

д) к делению судна на отсеки;

е) к противопожарной защите 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 типов, размеров и назначений судов, их конструктивного и инженерно-технического оснащения, обеспечивающего энергетическую эффективность судов, с применением ресурсосберегающих технологий (сокращение потерь материалов при строительстве, ремонте, переоборудовании, применение безотходных и малоотходных технологий, утилизация), энергосберегающих технологий, а также со снижением объема потребления топливно-энергетических ресурсов (применение дизель-электрических движительных установок, гибридных систем, использующих несколько источников питания, переход на альтернативные моторному топливу виды топлива, такие как сжиженный природный газ, биотопливо).

67. На судне, использующем в качестве топлива сжиженный природный газ или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, 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 (с поправками). Исходя

из оценки рисков, обусловленных использованием сжиженного природного газа 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 установкам;
- д) выработки энергии для обеспечения хода судна и подачи энергии оборудованию, работающему на газе;
- е) пожарной безопасности и взрывобезопасности;
- ж) систем вентиляции;
- з) систем управления, мониторинга и безопасности.

III. Требования к ремонту и утилизации объектов морского транспорта

68. Объекты морского транспорта должны соответствовать требованиям к безопасности, предусмотренным разделом II и пунктами 69 - 73 настоящего технического регламента, в течение всего периода их эксплуатации при условии выполнения требований, установленных проектной документацией и эксплуатационной документацией.

69. Материалы и (или) изделия для судов, используемые при ремонте судна, должны соответствовать требованиям настоящего технического регламента.

70. Не допускается установка на суда, находящиеся в эксплуатации или временно выведенные из эксплуатации, материалов и (или) изделий для судов, не предусмотренных согласованной классификационным обществом проектной документацией на строительство (изготовление) и ремонт судна.

71. При подготовке судна к ремонту с выводом его из эксплуатации компанией 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 судна и его нужд. Места расположения

неосвобожденных и недегазированных топливных и масляных цистерн должны быть обозначены белой краской с маркировками "Топливо!", "Не применять огонь!" по палубе, наружному борту (после подъема судна - также по его днищу);

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

г) зачистка и дегазация топливных, топливно-балластных и масляных цистерн, внутри которых планируется проведение ремонтных работ, а также заполнение инертными газами или водой других топливных, топливно-балластных 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, систем пожарной сигнализации и систем пожаротушения;

к) проверка грузовых помещений, топливных, топливно-балластных и масляных цистерн, насосных отделений и других помещений, внутри которых планируется проведение ремонтных работ, на содержание в воздухе загрязняющих веществ, оказывающих негативное воздействие на здоровье человека и состояние окружающей среды.

72. 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 люков 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.

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

а) утилизация судов (судовых технических средств) должна осуществляться по предварительно разработанной документации на утилизацию способом, не оказывающим негативного воздействия на окружающую среду;

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

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

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

удаление самопроизвольно движущихся элементов, которые могут появиться после демонтажа компанией и (или) эксплуатирующей организацией, 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 для судов и отходов производства и потребления 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 к безопасности объектов инфраструктуры морского транспорта

74. Объекты инфраструктуры морского транспорта, являющиеся опасными производственными объектами (в значении, определенном Федеральным законом "О промышленной безопасности опасных производственных объектов"), должны соответствовать требованиям, установленным Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (с поправками), Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней), Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года (с поправками), Международным кодексом постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (с поправками), Градостроительным кодексом Российской Федерации, федеральными законами "О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера", "О промышленной безопасности опасных производственных объектов", "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения" и "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", а также постановлениями Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 "О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций" и от 16 сентября 2020 г. № 1479 "Об утверждении Правил противопожарного режима в Российской Федерации".

75. При проектировании, строительстве, эксплуатации, техническом обслуживании и утилизации объектов инфраструктуры морского транспорта проектировщики, строители и эксплуатирующие организации должны соблюдать требования Федерального закона "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", а также следующие

требования пожарной безопасности объектов инфраструктуры морского транспорта:

а) перевалка опасных грузов (нефть, нефтепродукты, сжиженный природный газ и химические грузы), перевозимых наливом, и бункеровка судов с автомашины-топливозаправщика должны осуществляться на терминалах и (или) причалах для перевалки опасных грузов в соответствии с требованиями Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (с поправками);

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. Допускается располагать указанные места погрузки (выгрузки) на меньшем расстоянии, чем указанное, при условии выполнения санитарных норм и требований пожаробезопасности и взрывобезопасности с обеспечением величины пожарного риска в пределах его 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, за исключением производства огневых работ, осуществляемых в соответствии с федеральными нормами и правилами в области промышленной безопасности, утвержденными Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору, на причалах запрещены, 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.

76. В отношении объектов инфраструктуры морского транспорта проектировщиками, строителями и эксплуатирующими организациями должны выполняться следующие требования экологической безопасности объектов инфраструктуры морского транспорта:

а) морские терминалы, на которых осуществляется перевалка нефти, нефтепродуктов и вредных жидких веществ, перевозимых наливом, должны быть оснащены:

устройствами, предотвращающими разлив нефти, нефтепродуктов и вредных жидких веществ 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 устройствами 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 перевалки легковоспламеняющихся жидкостей, должны иметь береговой трубопровод отвода паров этих жидкостей из грузовых танков в специальные береговые емкости, оснащенные устройством для соединения с газоотводными трубами нефтеналивных судов;

в) в морских терминалах, на которых осуществляется перевалка нефти и нефтепродуктов, в предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях должны выполняться мероприятия, предусмотренные планами предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, разработанными и утвержденными в соответствии с федеральными законами "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации" и "О континентальном шельфе Российской Федерации", а также постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря

2020 г. № 2366 "Об организации предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации". Все средства, предусмотренные этими планами для ограничения площади разливов, должны быть готовы к использованию;

г) эксплуатирующая организация должна обеспечить уборку территории объекта инфраструктуры морского транспорта и очистку прилегающей акватории от собственных отходов производства и потребления, очистку прилегающей акватории от нефти и нефтепродуктов, а также от вредных жидких веществ, перевозимых наливом, если загрязнение акватории произошло по вине эксплуатирующей организации. Эксплуатирующая организация должна быть обеспечена техническими средствами и специализированными судами в количестве, необходимом для очистки акватории от собственных отходов производства и потребления, нефти и нефтепродуктов, вредных жидких веществ, а также для приема с судов нефтесодержащих вод, судовых хозяйственно-бытовых вод, судовых сточных вод и судовых отходов производства и потребления с их последующей утилизацией;

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

е) в случаях, указанных в статье 5 Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года, в правиле 38 приложения I, правиле 18 приложения II, правиле 12 приложения IV, правиле 8 приложения V и правилах 12 и 17 приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней), объекты инфраструктуры морского транспорта должны быть оборудованы 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 законодательством в области охраны окружающей среды, законодательством в области охраны атмосферного воздуха и настоящим техническим регламентом, а также технологиям, техническим способам и методам, предусмотренным информационно-техническим справочником

по наилучшим доступным технологиям, 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. Применение конкретных технологий, направленных на выполнение указанных требований, при строительстве (реконструкции) объектов инфраструктуры морского транспорта, используемых для перевалки угля, предусматривается проектной документацией объекта инфраструктуры морского транспорта, а для функционирующих объектов инфраструктуры морского транспорта, которые используются для перевалки угля, - документацией, обосновывающей деятельность по перевалке угля в морском порту, на которые получены положительные заключения государственной экологической экспертизы. Технологии, технические способы и методы, применяемые при оснащении и эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта, определяются исходя из расположения объекта инфраструктуры морского транспорта, используемого для перевалки угля, удаленностью от населенного пункта или земельных участков особо охраняемых территорий и объектов, грузооборота этого объекта инфраструктуры морского транспорта, площади его территории и складов, используемым при перевалке угля оборудованием и применяемыми мерами пылеподавления, а также климатическими особенностями и рельефом местности с учетом выполненных расчетов рассеивания пыли в атмосферном воздухе в двухметровом слое над поверхностью земли на основании действующих расчетных методик и утвержденных методов расчетов рассеивания выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферном воздухе.

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

77. В отношении объектов инфраструктуры морского транспорта проектировщиками и строителями должны быть выполнены следующие требования:

а) обеспечение устойчивости объектов инфраструктуры морского транспорта при воздействии нагрузок от ветра и волн, течений, льдов и при сейсмических воздействиях;

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 компонентов, не наносящих ущерба окружающей среде, санитарно-эпидемиологическому благополучию населения и здоровью работников, учитывающее последующую утилизацию таких компонентов;

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

78. В отношении объектов инфраструктуры морского транспорта собственниками или эксплуатирующими организациями должны быть обеспечены следующие меры по осуществлению безопасной эксплуатации этих объектов:

а) осуществление в течение всего периода эксплуатации технического надзора за объектом инфраструктуры морского транспорта в виде эксплуатационного контроля (периодические технические осмотры зданий и сооружений), осуществляемого эксплуатирующей организацией, и технического контроля (очередные и внеочередные обследования объектов инфраструктуры морского транспорта), осуществляемого аккредитованным лицом либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации объектов инфраструктуры морского транспорта. При этом:

периодические технические осмотры зданий и сооружений в составе объекта инфраструктуры морского транспорта проводятся с целью контроля режима эксплуатации, фиксации изменения технического состояния здания или сооружения (как правило, по внешним признакам), выявления необходимости ремонтных работ;

очередное обследование объекта инфраструктуры морского транспорта проводится для выявления фактического технического состояния, установления режима эксплуатации и необходимости выполнения ремонтных работ не реже одного раза в 5 лет. Результаты

очередного обследования совместно с материалами эксплуатационного контроля являются доказательной базой при оценке соответствия объектов регулирования, указанных в подпункте "б" пункта 4 настоящего технического регламента;

внеочередное обследование объекта инфраструктуры морского транспорта проводится в случаях, когда он подвергся воздействиям, превышающим проектные нагрузки, при обнаружении значительных повреждений или деформаций, а также при возникновении необходимости изменения назначения или режима эксплуатации, отличающегося от установленного паспортом (техническим паспортом). Результаты внеочередного обследования в обязательном порядке вносятся в паспорт (технический паспорт) или формуляр объекта инфраструктуры морского транспорта;

контроль технического состояния портового гидротехнического сооружения в составе объекта инфраструктуры морского транспорта проводится с целью обеспечения его безопасности не реже одного раза в 5 лет аккредитованным лицом либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства. Контроль технического состояния гидротехнических сооружений порта осуществляется в форме очередного обследования;

б) разработка, корректировка и ведение паспорта (технического паспорта) с привлечением проектировщика или аккредитованного лица либо организации, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства, с учетом минимальных требований к составу сведений паспорта (технического паспорта), указанных в подпункте "в" настоящего пункта;

в) состав сведений паспорта (технического паспорта) должен соответствовать национальному стандарту Российской Федерации ГОСТ Р 54523-2011 "Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния" (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию

и метрологии от 25 ноября 2011 г. № 600-ст, введен в действие 1 марта 2012 г.) и включать:

текстовые сведения:

общие данные (местоположение, назначение, дата ввода в эксплуатацию, информация о генеральном подрядчике и генеральном проектировщике, 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 (технического паспорта);

заключение о техническом состоянии сооружения и об 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 (техническом паспорте), возможность изменения отметки дна у сооружения, возможность эксплуатации судна с параметрами, превышающими параметры расчетного судна);

пополняемая часть паспорта (технического 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, выполняемого работниками эксплуатирующей организации (дата контроля, вид контроля, номер и дата документа, в котором зафиксированы результаты контроля);

приложения (графические материалы):

ситуационный план;

фасад;

поперечный (поперечные) разрез (разрезы);

схема допускаемых нагрузок;

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

г) снабжение объектов инфраструктуры морского транспорта, относящихся к потенциально опасным объектам, паспортом безопасности потенциально опасного объекта, разработанным в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 14 июля 2022 г. № 1265 "Об утверждении Правил разработки и формы паспорта безопасности потенциально опасного объекта";

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

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

ж) реализация эксплуатирующей организацией мер по поддержанию работоспособного состояния используемых на объектах инфраструктуры морского транспорта технических средств и оборудования, обеспечивающих экологическую безопасность, а также мер по совершенствованию энергосберегающих и экологически безопасных технологий при эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта.

79. В отношении объектов инфраструктуры морского транспорта эксплуатирующие организации обязаны самостоятельно либо с привлечением компетентных организаций обеспечить:

а) осуществление технического мониторинга. Периодичность и состав технического мониторинга определяются в соответствии с проектной документацией объектов инфраструктуры морского транспорта, результатами контроля за техническим состоянием зданий, сооружений индивидуально для каждого здания, сооружения исходя

из условий их строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации;

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 по перевалке грузов;

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

80. В отношении объектов инфраструктуры морского транспорта эксплуатирующие организации должны обеспечить выполнение следующих требований:

а) нагрузки, испытываемые в процессе эксплуатации портового гидротехнического сооружения, не должны превышать допустимых значений, указанных в паспорте (техническом паспорте). Допустимые значения таких 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 такого объекта. Деформации объекта инфраструктуры морского транспорта, имеющие место в ходе его эксплуатации, не должны превышать допустимых значений, устанавливаемых проектной документацией объекта инфраструктуры морского транспорта. Допустимые значения деформаций при отсутствии их в проектной документации объекта инфраструктуры морского транспорта устанавливаются аккредитованным лицом либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства, с внесением допустимых значений деформаций в паспорт (технический паспорт);

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, запрещена;

е) не допускается швартовка к портовому гидротехническому сооружению судна, параметры которого превосходят параметры расчетного судна, указанного в паспорте (техническом паспорте) этого сооружения. Расчетное судно должно быть безопасным образом пришвартовано 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 (техническом паспорте);

з) режим эксплуатации портового гидротехнического сооружения должен соответствовать режиму, указанному в паспорте (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 метра, 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 швартовную 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) фактическому техническому состоянию. Необходимость изменения режима эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта устанавливает аккредитованное лицо либо организация, являющаяся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства, после проведения обследования объекта инфраструктуры морского транспорта. Если в результате обследования объекта инфраструктуры морского транспорта установлено, что в нем отсутствуют значительные и критические дефекты несущих конструкций (дефекты, затрудняющие эксплуатацию объекта инфраструктуры морского транспорта, физический износ, повреждения, деформации 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 и 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 его эксплуатирующей организацией составляется декларация соответствия объекта инфраструктуры морского транспорта установленным требованиям. Сведения об изменении режима эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта регистрируются его эксплуатирующей организацией в паспорте (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 с участием аккредитованного лица либо организации, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства, должна разработать по форме, установленной национальным стандартом Российской Федерации ГОСТ Р 54523-2011 "Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния" (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 25 ноября 2011 г. № 600-ст, введен в действие 1 марта 2012 г.), справочник допускаемых нагрузок, в котором для фактически перегружаемой номенклатуры грузов приводятся схемы загрузки и таблицы с высотой складирования различных грузов, а также отражается основная номенклатура грузов. Эксплуатация объекта инфраструктуры морского транспорта с превышением допускаемых нагрузок запрещена;

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

п) силы и средства для швартовки и отшвартовки судна к причалу должны определяться с учетом требований проектной документации этого объекта инфраструктуры морского транспорта (причала).

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

82. В отношении морского терминала или причала для перевалки наливных грузов (нефть и нефтепродукты, сжиженные газы, опасные химические вещества, жидкие пищевые грузы) эксплуатирующими организациями должны быть выполнены следующие требования их безопасной эксплуатации:

а) количество специализированных устройств погрузки-разгрузки (грузовые шланги, стендеры, соединительные элементы), их взаимное расположение и назначение должны соответствовать ассортименту наливных грузов, а также типам и конструкциям обслуживаемых наливных судов;

б) системы передачи жидких грузов, кроме неопасных 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 допустимых пределов;

в) загрузка наливных судов и судов-бункеровщиков у причалов для перевалки наливных грузов (нефть и нефтепродукты, сжиженные газы, опасные химические вещества, жидкие пищевые грузы) осуществляется с использованием отгрузочного оборудования этих терминалов и с назначением ответственных лиц за перевалку со стороны наливного судна и судна-бункеровщика;

г) для обеспечения бункеровки судов сжиженным природным газом и другими видами топлива с низкой температурой вспышки также должно быть обеспечено соблюдение требований Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки (с поправками);

д) оборудование плавучими боновыми заграждениями и иными средствами локализации разливов и сбора нефтепродуктов с водной поверхности акватории морского порта;

е) оборудование устройствами заземления трубопроводов, шлангов и корпуса судна;

ж) оборудование системой противопожарной защиты в соответствии с пожарной опасностью наливных грузов судна и хранилища на морском терминале или причале. Устройство морского терминала или причала должно предусматривать возможность использования мобильных средств пожаротушения;

з) оборудование технологической площадки морского терминала или причала твердым покрытием и ограждением по контуру высотой не менее 0,4 метра, а также оборудование специальным устройством для отвода нефтесодержащих стоков. Прямой сброс нефтесодержащих стоков в водоемы или общую систему канализации запрещен;

и) в морском терминале и на причалах, не оснащенных технологическим оборудованием, обеспечивающим безопасность

перевалки нефти, нефтепродуктов, опасных химических или вредных жидких веществ, перевозимых наливом, перевалка 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 предъявляемым к таким объектам требованиям Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (с поправками), Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов, законодательства Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов, законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

83. В отношении рейдового перегрузочного комплекса эксплуатирующими организациями должны быть выполнены следующие требования его безопасной эксплуатации:

а) безопасность судоходства и экологическая безопасность акватории рейдового перегрузочного комплекса обеспечиваются посредством реализации технологической схемы эксплуатации рейдового перегрузочного комплекса, разработка, согласование и содержание которой предусмотрены утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации в соответствии с пунктом 3 части 3 статьи 17 Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" правилами;

б) для обеспечения нормальных условий эксплуатации рейдового перегрузочного комплекса обеспечиваются выполнение требований, указанных в подпунктах "а", "в" и "ж" пункта 76, пунктах 77 и 78, подпунктах "а" - "г", "е" и "ж" пункта 79, подпунктах "б", "м" и "о" пункта 80 и подпунктах "а" - "д", "ж" и "к" пункта 82 настоящего технического регламента, а также поддержание проектной глубины и выполнение работ по очистке дна на обозначенной акватории рейдового перегрузочного комплекса и на подходах к нему;

в) до начала производства работ по перегрузке грузов с судна на судно эксплуатирующая организация должна проинформировать членов экипажа и других лиц на борту судов, участвующих в перегрузке, о требованиях эксплуатационного регламента рейдового перегрузочного комплекса, разработка которого предусмотрена утвержденными

Министерством транспорта Российской Федерации в соответствии с пунктом 3 части 3 статьи 17 Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" правилами;

г) обеспечить выполнение требований законодательства в области охраны окружающей среды, законодательства в области охраны атмосферного воздуха и настоящего технического регламента.

84. 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) обеспечены безопасная посадка и высадка пассажиров, погрузка и выгрузка багажа при любых расчетных уровнях воды - от минимального уровня до максимального уровня, принятых в проекте или паспорте (техническом 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) при пребывании пассажиров в помещениях морских терминалов для обслуживания пассажиров не должно возникать вредного воздействия на человека в результате физических, биологических, химических, радиационных и иных воздействий с учетом требований пункта 2 настоящего технического регламента;

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

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

86. На этапах проектирования, строительства и эксплуатации морского терминала для обслуживания пассажиров должно быть предусмотрено его оснащение санитарно-бытовыми помещениями и помещением для медицинского кабинета.

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

а) оградительные портовые гидротехнические сооружения морского 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 морского порта от размыва и обрушения;

в) следующие 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 23¹ Федерального закона "Об охране окружающей среды" нормативов):

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

сооружения и системы для отведения (сброса) сточных вод (в том числе дождевых, талых, инфильтрационных, поливомоечных

и дренажных вод) в централизованные системы водоотведения, если они предназначены для приема таких вод;

локальные очистные сооружения, обеспечивающие очистку сточных вод (в том числе дождевых, талых, инфильтрационных, поливомоечных и дренажных вод) от загрязняющих веществ до нормативов допустимого воздействия на водные объекты;

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.

88. В отношении объектов инфраструктуры морского транспорта собственниками, эксплуатирующими организациями и организациями, осуществляющими ликвидацию (утилизацию) объектов инфраструктуры морского транспорта, должны быть выполнены следующие мероприятия:

а) принимается решение о выводе из эксплуатации или об утилизации (о сносе) объекта инфраструктуры морского транспорта в случае, если его дальнейшее использование невозможно или нецелесообразно. Утилизация (снос) осуществляется в соответствии с проектом организации работ по утилизации (сносу) объекта капитального строительства в соответствии с требованиями законодательства о градостроительной деятельности;

б) обеспечение безопасности объекта инфраструктуры морского транспорта, который выведен из эксплуатации или подлежит утилизации (сносу), должно осуществляться его собственником (подрядной организацией по договору с его собственником). Вывод из эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта и его утилизация (снос) не должны приводить к снижению навигационной безопасности;

в) при временном выводе из эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта его собственником и (или) эксплуатирующей организацией должны быть предусмотрены меры, сводящие к минимуму риск 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 на объекте инфраструктуры морского транспорта;

запрет на проход людей, движение автотранспортных средств и крановой техники в пределах границ объекта инфраструктуры морского транспорта, кроме случаев проведения ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта;

ограждение аварийного или ремонтируемого участка объекта инфраструктуры морского транспорта или всего 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 в составе технического мониторинга, включая замеры, за состоянием объекта инфраструктуры морского транспорта, состоянием его защиты, износа и коррозии;

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

89. Организациями, производящими ремонт объектов инфраструктуры морского транспорта, должны быть выполнены следующие требования к безопасности выполнения ремонтных работ:

а) для сохранения и восстановления технических и эксплуатационных характеристик объекта инфраструктуры морского транспорта, подвергшегося износу в процессе эксплуатации, необходимы планирование и выполнение ремонтных работ (текущий и капитальный ремонт);

б) планирование ремонтных работ осуществляется по результатам технических осмотров, обследований, осуществляемых эксплуатирующей организацией и аккредитованным лицом либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства. На основании результатов технического мониторинга состояния и режима эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта, включающего технические осмотры и обследования, эксплуатирующей организацией определяется перечень ремонтных работ и ежегодно

составляется план текущего ремонта и (или) капитального ремонта объектов инфраструктуры морского транспорта. Для капитального ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта осуществляется разработка проектной документации объекта инфраструктуры морского транспорта, которая выполняется организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства. В план текущего ремонта и (или) капитального ремонта в обязательном порядке включаются работы, указанные в извещении о необходимости выполнения ремонтных работ, а также работы, отмеченные в актах периодического технического осмотра. Извещение о необходимости выполнения ремонтных работ оформляется по результатам обследования объекта инфраструктуры морского транспорта аккредитованным лицом либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства. Очередные обследования проводятся не реже одного раза в 5 лет, внеочередные обследования проводятся при нарушениях нормативных условий эксплуатации, а также после реконструкции или капитального ремонта. Материалы обследования и заключение о техническом состоянии гидротехнического сооружения включаются в качестве исходных данных в состав задания на разработку проекта ремонта объекта инфраструктуры морского транспорта;

в) при подготовке проектной документации на капитальный ремонт объекта инфраструктуры морского транспорта должны анализироваться следующие виды рисков:

снижение несущей способности гидротехнического 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 (или) наблюдательной сети инструментальных наблюдений за техническим состоянием здания или сооружения, такие знаки должны быть восстановлены;

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

е) после капитального ремонта и (или) реконструкции, изменяющих режим эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта (при смене типа грузов, перегружаемых на терминале или причале, либо при изменении функций или назначения сооружения), должно быть проведено обследование сооружения аккредитованным лицом либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства;

ж) ремонтные работы на объекте инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить восстановление технических и эксплуатационных характеристик, необходимую долговечность конструкции и безопасную эксплуатацию этого объекта. В случае если исходя из технического состояния сооружения его дальнейшая эксплуатация невозможна, необходимо проведение капитального ремонта или реконструкции сооружения. Основанием для выполнения указанных работ являются результаты обследования, выполненные аккредитованным лицом либо организацией, являющейся членом саморегулируемой организации, которая в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности осуществляет подготовку проектной документации в отношении особо опасных, технически сложных объектов капитального строительства (для портовых гидротехнических сооружений - выполненные с учетом требований национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 54523-2011 "Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния"

(утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 25 ноября 2011 г. № 600-ст, введен в действие 1 марта 2012 г.);

з) в случаях, не указанных в настоящем техническом регламенте, при осуществлении капитального ремонта объектов инфраструктуры морского транспорта меры безопасности должны соответствовать требованиям, установленным законодательством в области градостроительной деятельности.

90. К основным видам оборудования причалов, на которых осуществляется перевалка сжиженного природного газа, относятся:

а) стендеры с гидравлической станцией управления;
б) подводящие трубопроводы сжиженного природного газа;
в) трубопроводы и шланги (возврата паров сжиженного природного газа);

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;

к) системы безопасности оборудования грузового причала (аварийная остановка (emergency shut down (ESD), система аварийного разъединения (emergency release system (ERS), муфта аварийного разъединения (emergency release coupling (ERC), сухое разъединение, системы аварийно-предупредительной сигнализации, электрическая изоляция, заземление, молниезащита);

л) противопожарное оборудование, размеры, количество и тип которого определяются на основе оценки рисков с учетом национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р ИСО 28460-2018 "Нефтяная и газовая промышленность. Сооружения и оборудование для сжиженного природного газа. Порядок взаимодействия судно - берег и портовые операции" (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 6 апреля 2018 г. № 181-ст, введен в действие 1 июля 2019 г.);

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 сжиженного природного газа;
- т) инженерно-технические сети причала;
- у) средства коллективной защиты работников, занятых в перевалке.

91. К процессам перегрузки (перевалки) сжиженного природного газа предъявляются следующие меры снижения рисков:

а) включение остановки перекачки груза во время маневрирования другого судна у соседнего причала, при увеличении количества и мощности буксиров, а также при изменении нормальных погодных условий, при которых возможно выполнение перегрузочных операций;

б) управление передачей сжиженного природного газа должно осуществляться дистанционно с поста управления стендерами;

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 при волнении, изменения осадки судна;

г) стендеры должны быть оборудованы муфтами аварийного разъединения, позволяющими производить разобщение стендеров с приемными устройствами судов на линии погрузки топлива, а также на линии приема паровой фазы, с целью сведения к минимуму утечек сжиженного природного газа в условиях нештатной или аварийной ситуации;

д) разъединение (разобщение) 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 сжиженного природного газа. Конструкцией указанных муфт должна предусматриваться возможность обледенения, которое не должно влиять на непроницаемость соединения и выполнение такими муфтами своих функций;

ж) материалы для линий передачи сжиженного природного газа и возврата паров и их изоляции должны соответствовать характеристикам

передаваемого продукта (криогенным свойствам). Прочность линий сжиженного природного газа и возврата паров стендеров должна обеспечивать их работоспособность и отсутствие утечек во всем диапазоне значений эксплуатационного давления и температуры;

з) стендеры должны быть оборудованы изолирующими фланцами, 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 системы перекачки сжиженного природного газа и материалы для изготовления должны отвечать предъявляемым к запорной, предохранительной и регулирующей трубопроводной арматуре и материалам для изготовления требованиям нормативной документации для соответствующих областей применения (нефтегазовая, химическая и др.). Количество клапанов должно быть сведено к минимуму, совместимому с нормальной эксплуатацией системы, с целью снижения риска утечек сжиженного природного газа;

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

н) устройства аварийной остановки стационарного перевалочного комплекса и бункеруемого судна должны быть совместимыми между собой с целью их безотказной скоординированной работы в ходе процесса передачи сжиженного природного газа 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 сжиженного природного газа на судно и линии возврата паровой фазы, должны соответствовать характеристикам передаваемого продукта;

п) конструкцией грузового соединения должно быть обеспечено отсутствие утечек газа при разобщении грузового комплекса и приемной системы судна (быстроразъемное соединение ("сухой" разъем). Грузовое соединение может быть конструктивно оформлено в виде сухой муфты,

сборки на болтах или шпильках из 2 фланцев, соединительного ручного либо гидравлического устройства со стандартным фланцем или соединительного элемента, который должен быть осушен и продут до разобращения. Поддоны и иные емкости для сбора утечек сжиженного природного газа устанавливаются под потенциальными источниками утечки (под фланцевыми соединениями трубопроводов сжиженного природного газа) для защиты конструкций, изготовленных из материалов, подверженных разрушению при действии криогенных температур, и в других местах комплекса, если это требуется по результатам оценки рисков.

92. Безопасная эксплуатация морского терминала наливных грузов (нефть и нефтепродукты, сжиженный газ, опасные химические вещества, жидкие пищевые грузы) обеспечивается эксплуатирующей организацией в соответствии с требованиями Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (с поправками) и Международного руководства по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов.

VI. Идентификация объектов технического регулирования

93. Идентификация объектов технического регулирования производится в целях:

а) отнесения объектов технического регулирования к объектам, подлежащим оценке соответствия в соответствии с настоящим техническим регламентом;

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

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

95. Идентификация объекта морского транспорта осуществляется классификационным обществом по обращению к нему заявителя, указанного в пункте 102 настоящего технического регламента, по объективным показателям идентификации этого объекта морского транспорта и по описаниям, представленным классификационному обществу строителем, изготовителем, приобретателем, компанией

или эксплуатирующей организацией, с учетом требований, предусмотренных разделом II настоящего технического регламента.

96. Идентификация объектов инфраструктуры морского транспорта осуществляется застройщиком (заказчиком), или проектировщиком, или эксплуатирующей организацией по признакам, предусмотренным статьей 4 Федерального закона "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений", с учетом требований, предусмотренных разделом IV настоящего технического регламента, по объективным показателям идентификации объекта инфраструктуры морского транспорта и по описаниям, представленным его строителем.

97. В качестве описаний объектов технического регулирования могут быть использованы нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, международные стандарты, межгосударственные стандарты и национальные стандарты, стандарты организаций, сопроводительная документация, договоры поставки, иные договоры (контракты), спецификации, надписи маркировочных таблиц и другие документальные свидетельства, характеризующие идентифицируемые объекты технического регулирования.

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

- экспертиза документации;
- визуальный метод;
- инструментальный метод.

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

Визуальный метод заключается в сопоставлении объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта с его характеристиками, указанными в его проектной документации.

Инструментальный метод заключается в применении технических средств, проведении испытаний объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта в зависимости от требуемого

определения количественных и качественных параметров и показателей указанных объектов технического регулирования.

Содержание и способ применения указанных методов идентификации должны соответствовать требованиям, предусмотренным пунктами 99 и 101 настоящего технического регламента.

99. В отношении идентификации объектов морского транспорта, объектов инфраструктуры морского транспорта для установления принадлежности указанных идентифицируемых объектов технического регулирования к заявленному виду, конкретным типу и марке путем экспертизы документации проводятся изучение сопроводительных документов, паспортов (технических паспортов) и другой документации проектировщика, строителя и (или) изготовителя в отношении указанных объектов технического регулирования, а также их сопоставление с внешним видом этих объектов, их конструкцией, инфраструктурой и маркировкой, в том числе на транспортной таре. При этом реализуется следующая последовательность действий:

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

б) сравниваются следующие данные:

для объектов морского транспорта:

наименование объекта морского транспорта, тип, назначение, модель;

наименование строителя и (или) изготовителя 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 его проектной документации и (или) других сопроводительных документах строителя и (или) изготовителя;

для объектов инфраструктуры морского транспорта:

наименование объекта инфраструктуры морского транспорта и его тип;

сведения, указанные в его проектной документации, паспорте (техническом паспорте) и (или) других документах;

границы объекта инфраструктуры морского транспорта;

наименование эксплуатирующей организации;

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).

100. Технические характеристики впервые выпущенных в обращение на территории Российской Федерации объектов морского транспорта должны соответствовать заявленным техническим характеристикам и показателям, приведенным в сопроводительной документации или проектной документации объектов морского транспорта.

101. В случае если объект морского транспорта невозможно идентифицировать при экспертизе документации или визуальным методом, строителем, изготовителем, приобретателем, компанией или эксплуатирующей организацией должен быть применен инструментальный метод. Количество проверяемых показателей идентификации устанавливает в каждом конкретном случае орган, проводящий идентификацию, в зависимости от типа объекта морского транспорта.

102. При проведении идентификации объекта морского транспорта, объекта инфраструктуры морского транспорта заявителем может быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, являющиеся проектировщиком, строителем, изготовителем, приобретателем, компанией или эксплуатирующей организацией в отношении объектов технического регулирования либо выполняющие функции иностранного строителя (изготовителя).

103. По результатам идентификации объектов морского транспорта, объектов инфраструктуры морского транспорта органом, проводящим идентификацию, оформляется и передается заявителю протокол идентификации в электронном виде, содержащий:

а) информацию о строителе и (или) об изготовителе идентифицируемого объекта морского транспорта с указанием:

полного наименования, адреса в пределах места нахождения - для юридических лиц;

фамилии, имени, отчества (при наличии), адреса регистрации по месту жительства - для индивидуальных предпринимателей;

б) наименование идентифицируемого объекта с указанием его классификационной группировки;

в) сведения об идентифицируемом объекте, необходимые для идентификации;

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

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

е) сведения об упаковке (при наличии);

ж) подтверждение о наличии маркировки, предусмотренной настоящим техническим регламентом;

з) наименование сопроводительной документации проектировщика, строителя и (или) изготовителя и (или) проектной документации идентифицируемого объекта (при наличии) или иной 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 документации проектировщика, строителя и (или) изготовителя и проектной документации идентифицируемого объекта.

VII. Оценка соответствия

104. Объекты технического регулирования подлежат оценке соответствия.

105. Объекты морского транспорта подлежат оценке соответствия на предмет их соответствия требованиям, установленным разделами II и III настоящего технического регламента, которая осуществляется в форме классификации.

106. Классификация включает следующие этапы:

а) экспертиза проектной документации на строительство и ремонт судов, изготовление и ремонт материалов и (или) изделий для судов, включающая технический анализ альтернативных проектных решений и средств, эквивалентных замен (если применяются), оценку уровня безопасности, отвечающего таким альтернативным проектным решениям и средствам, эквивалентным заменам, и их приемлемости с позиции

достижения равноценного уровня безопасности, обеспечиваемого настоящим техническим регламентом;

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

в) освидетельствования судна после постройки и в течение всего периода эксплуатации судна, включая первоначальное освидетельствование, ежегодное освидетельствование и очередное освидетельствование, а также промежуточное освидетельствование самоходных судов и освидетельствование подводной части судов;

г) техническое наблюдение за ремонтом судов, материалов и (или) изделий для судов.

107. При проведении оценки соответствия объекта технического регулирования заявителем может быть:

а) в части объекта морского транспорта:

проектировщик, строитель (в том числе иностранный строитель), изготовитель (в том числе иностранный изготовитель), приобретатель, собственник, компания или эксплуатирующая организация;

б) в части объекта инфраструктуры морского транспорта:

проектировщик;

строитель (лицо, осуществившее строительство, и застройщик (заказчик) в случае осуществления строительства на основании договора).

108. Для проведения оценки соответствия должен быть представлен комплект документов, включающий следующие документы:

а) для объектов морского транспорта:

копии проектной документации, технологической документации и (или) эксплуатационной документации, а также копия документа (документов), в соответствии с которым изготовлен объект морского транспорта (стандарт, стандарт организации или иной документ);

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);

описание принятых технических решений и результатов оценки рисков, подтверждающих выполнение требований настоящего технического регламента (при необходимости);

копии протоколов исследований (испытаний) и измерений объектов морского транспорта или их образцов (при наличии);

б) для объектов инфраструктуры морского транспорта:

копия проектной документации;

материалы эксплуатационного контроля (результаты собственных технических осмотров);

результаты очередного или внеочередного обследования объекта регулирования;

паспорт (технический паспорт);

результаты контроля технического состояния, полученные в ходе обследования (протоколы измерений, испытаний);

другие материалы по усмотрению заявителя, подтверждающие соответствие объекта регулирования установленным требованиям.

109. Срок оценки соответствия объекта морского транспорта устанавливается договором на оказание услуг по оценке соответствия объекта морского транспорта и не должен превышать 3 месяцев со дня представления этого объекта для оценки соответствия при условии наличия комплекта документов, указанного в пункте 108 настоящего технического регламента.

110. Срок оценки соответствия объектов инфраструктуры морского транспорта и связанных с ними процессов проектирования (включая инженерные изыскания), строительства, реконструкции, монтажа, наладки, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации (утилизации) устанавливается в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности при условии наличия комплекта документов, указанных в пункте 108 настоящего технического регламента.

111. Срок проверки устранения заявителем (или иным лицом, уполномоченным заявителем) несоответствий, выявленных при проведении оценки соответствия объекта морского транспорта, не должен превышать 3 месяцев со дня приема от заявителя (или иного лица, уполномоченного заявителем) уведомления об их устранении с приложением документов (сведений), подтверждающих устранение таких несоответствий, или представления объекта технического регулирования для проверки устранения выявленных ранее несоответствий. Для объектов инфраструктуры морского транспорта срок проверки устранения несоответствий устанавливается в зависимости от местных условий, работоспособного состояния этого объекта и определяется эксплуатирующей организацией.

112. Общий срок оценки соответствия объекта морского транспорта с учетом срока, установленного в пункте 109 настоящего технического регламента, требованиям настоящего технического регламента может быть продлен, но не более чем на 60 дней, в случае проведения классификационным обществом технического анализа решений (альтернативных проектных решений и средств, эквивалентных замен), о чем классификационное общество информирует заявителя (или иное лицо, уполномоченное заявителем).

113. При экспертизе проектной документации объекта морского транспорта должны быть соблюдены следующие условия:

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

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

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

г) в случаях, предусмотренных пунктом 15 настоящего технического регламента, 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 классификационным обществом оформляется ее согласование в форме заключения, содержащего результаты экспертизы;

е) в заключении по результатам экспертизы указанной документации указывается область распространения указанной документации для конкретного объекта морского транспорта.

114. Техническое наблюдение за изготовлением и ремонтом материалов и (или) изделий для судов (впервые выпускаемых в обращение на территории Российской Федерации материалов и (или) изделий для судов) включает в себя проверки выполнения требований разделов II и III настоящего технического регламента и документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 113 настоящего технического регламента.

В случае если при указанном техническом наблюдении установлено соблюдение указанных требований настоящего технического регламента и документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 113 настоящего технического регламента, в процессе изготовления материалов и (или) изделий для судов, классификационное общество выдает документы, подтверждающие соответствие материалов и (или) изделий для судов требованиям настоящего технического регламента.

115. Техническое наблюдение за строительством впервые выпускаемых в обращение на территории Российской Федерации судов включает в себя проверки классификационным обществом выполнения требований разделов II и III настоящего технического регламента и проектной документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 113 настоящего технического регламента.

В случае если на основании результатов выполненных проверок, включая швартовные и ходовые испытания, и первоначального освидетельствования, указанного в пункте 117 настоящего технического регламента, установлено соблюдение указанных требований настоящего технического регламента и проектной документации, прошедшей экспертизу в соответствии с пунктом 113 настоящего технического регламента, при строительстве указанных судов, классификационное общество выдает классификационное свидетельство.

116. Срок действия классификационного свидетельства не должен превышать 5 лет. Срок действия классификационного свидетельства может быть продлен классификационным обществом в соответствии с требованиями классификационного общества.

117. При первоначальном освидетельствовании судна выполняются проверка наличия заключения по результатам экспертизы классификационным обществом проектной документации на судно, документов, подтверждающих соответствие судна, установленных на нем материалов и (или) изделий для судов требованиям настоящего

технического регламента, наружный осмотр, измерения, проверка в действии и испытания.

118. После ремонта судна, следствием которого явилось изменение его назначения и (или) характеристик (конструкции), после приобретения собственником судна, строительство которого осуществлено иностранными лицами, классификационным обществом производится первоначальное освидетельствование такого судна, целью которого является установление соответствия этого судна требованиям, предусмотренным разделами II и III настоящего технического регламента.

Объем первоначального освидетельствования такого судна определяется классификационным обществом в зависимости от наличия проектной документации, объема ремонта, срока службы этого судна, технического состояния его элементов.

В случае если при первоначальном освидетельствовании такого судна установлено соблюдение указанных в абзаце первом настоящего пункта требований настоящего технического регламента, классификационное общество выдает классификационное свидетельство.

119. В целях оценки соответствия, проводимой в отношении судов, находящихся в эксплуатации, на предмет их соответствия требованиям, установленным разделом III настоящего технического регламента, и для возобновления срока действия классификационного свидетельства 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 и (или) эксплуатирующей организацией под наблюдением классификационного общества, сведений об обнаруженных в процессе эксплуатации износах, о повреждениях и неисправностях, произведенных ремонтах и заменах материалов и (или) изделий для судов, а также на основании результатов измерений параметров, актов об испытаниях элементов судна, документов, подтверждающих соответствие материалов и (или) изделий для судов требованиям настоящего технического регламента.

К очередному освидетельствованию судна компания и (или) эксплуатирующая организация должны предъявлять судно классификационному обществу в сроки, предписанные классификационным обществом.

В случае если при очередном освидетельствовании судна установлено соответствие судна указанным в абзаце первом настоящего пункта требованиям настоящего технического регламента, классификационное общество выдает классификационное свидетельство.

В период между первоначальным и очередным освидетельствованиями, а также между очередными освидетельствованиями классификационное общество осуществляет контроль технического состояния судна в виде ежегодных освидетельствований, промежуточных освидетельствований (для самоходных судов), в том числе освидетельствований подводной части судна, результаты которых оформляются классификационным обществом чек-листами или актами освидетельствования судна. В случае непредъявления судна к указанным освидетельствованиям классификационное общество приостанавливает действие классификационного свидетельства.

В случае выявления классификационным обществом при указанных освидетельствованиях несоответствия судна требованиям настоящего технического регламента классификационное общество приостанавливает действие классификационного свидетельства до устранения выявленного несоответствия.

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

121. Основаниями для принятия классификационным обществом решения об отказе от подтверждения соответствия в отношении объекта морского транспорта 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 его проектной документации без проведения ее экспертизы классификационным обществом.

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

123. 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, при эксплуатации подлежат оценке соответствия на предмет соответствия требованиям настоящего технического регламента. Указанное соответствие должно поддерживаться посредством технического обслуживания и подтверждаться в ходе периодических осмотров и контрольных проверок и (или) мониторинга состояния основания, строительных конструкций и систем инженерно-технического обеспечения, проводимых в соответствии с Федеральным законом "Технический регламент о 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.

124. 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), совместно с материалами эксплуатационного контроля являются доказательствами в отношении объекта инфраструктуры морского транспорта при проведении оценки его соответствия.

125. Формы и правила оценки соответствия объектов технического регулирования, указанных в подпункте "б" пункта 4 (процессы проектирования (включая инженерные изыскания), строительства, реконструкции, монтажа, наладки, эксплуатации, вывода из эксплуатации и утилизации (сноса) настоящего технического регламента, требованиям,

установленным настоящим техническим регламентом, определяются законодательством о градостроительной деятельности, Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений", законодательством в области охраны окружающей среды, законодательством в области пожарной безопасности, Федеральным законом "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности" и национальным стандартом Российской Федерации ГОСТ Р 54523-2011 "Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния" (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 25 ноября 2011 г. № 600-ст, введен в действие 1 марта 2012 г.).

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

Для объектов технического регулирования, указанных в подпункте "б" пункта 4 настоящего технического регламента, спроектированных и построенных после вступления в силу технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта", при их эксплуатации оценка соответствия осуществляется в соответствии с требованиями настоящего технического регламента.

Для объектов технического регулирования, указанных в подпункте "б" пункта 4 настоящего технического регламента, спроектированных и построенных до дня вступления в силу технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта", при их эксплуатации оценка соответствия осуществляется в соответствии с требованиями, действовавшими на день их введения в эксплуатацию.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

П Е Р Е Ч Е Н Ъ
объектов морского транспорта

I. Суда и иные плавучие сооружения

1. Морские суда.
2. Суда смешанного (река - море) плавания.
3. Суда внутреннего плавания, осуществляющие плавание как по морским путям, так и по внутренним водным путям Российской Федерации.
4. Плавучие сооружения, включая плавучие доки, плавучие причалы (несамоходное плавучее сооружение, состоящее из плавучих элементов (понтонов, секций) или системы плавучих 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 системы удержания (якорной системы), либо прикрепленное к берегу при помощи швартовых, аппаратных устройств и (или) соединительных штанг, мостов), выносные причальные устройства (рейдовые причалы для перевалки).

II. Материалы и (или) изделия для судов

1. Спасательные средства:
 - автоматически действующие дымовые шашки для спасательных кругов;
 - гидрокостюмы и защитные костюмы с теплоизоляцией (без теплоизоляции);
 - гидротермокостюмы и защитные костюмы, используемые без спасательного жилета;
 - двигатели для спасательных и дежурных шлюпок;

двусторонние спасательные плоты с тентом;
дежурные шлюпки, включая скоростные;
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,
спасательных кругов, спасательных жилетов);
открытые двусторонние спасательные плоты;
парашютные 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,
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 (плотбалки);
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. 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 млн.;

регистрирующие устройства мониторинга выбросов окислов азота;

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;

системы очистки выхлопных газов для уменьшения судовых выбросов окислов азота или любое другое эквивалентное оборудование уменьшения выбросов;

системы очистки выхлопных газов для уменьшения судовых выбросов окислов серы или любое другое эквивалентное оборудование уменьшения выбросов;

судовые дизельные двигатели в отношении ограничения выбросов оксидов азота;

установки для обработки сточных вод с судов;

оборудование для обработки судовых отходов производства и потребления (прессователи, измельчители).

3. Оборудование и материалы противопожарной защиты:

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);

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

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, предназначенные 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 Конвенцией о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. для пожаротушения вертолетной палубы (взлетно-посадочной площадки, взлетно-посадочной полосы);

драпировки, занавеси и другие висящие изделия для судов тканевые, противостоящие распространению пламени не хуже, чем изделия для судов, шерстяные, массой 0,8 килограмма на один кв. метр;

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, 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 часа;

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 миллиметров, а для высокоскоростных судов - с теплотворной способностью не более 15 мегаджоулей на кв. метр, 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 высокой кратности;

пенообразователи для стационарных систем пожаротушения пеной низкой и средней 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;

переносные пеногенераторы;

переносной пенный комплект;

переносные пожарные мотопомпы;

переносные электрические или пневматические дрели;
пожарные покрывала;
пожарные рукава с соединительной арматурой;
противопожарные двери для огнестойких перекрытий класса А
и для огнезадерживающих перекрытий класса В;
противопожарные заслонки;
противопожарные заслонки (для высокоскоростных судов);
противопожарные двери (для высокоскоростных судов);
проходы (вырезы) в огнезадерживающих перекрытиях класса В
для электрических кабелей, трубопроводов, вентиляционных каналов;
проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях класса А
для электрических кабелей, трубопроводов, вентиляционных каналов;
распылители стационарных систем пожаротушения
водораспылением для помещений специальной категории, помещений
с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений
для транспортных средств (грузовых помещений судна, используемых
для перевозки транспортных средств с топливом в баках, используемым
для передвижения транспортных средств своим ходом);
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, компоненты таких систем;
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 (фритюрницы) 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) и их компоненты (для танкеров и танкеров-химовозов);

стационарные системы порошкового пожаротушения для тушения пожаров класса С (горящих газов) (для газозовов и газотопливных судов);

стационарные системы сигнализации обнаружения пожара;

стационарная система сигнализации обнаружения пожара (для грузовых и пассажирских судов);

стволы комбинированного типа, обеспечивающие как компактную, так и распыленную струю, с запорным устройством;

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

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

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 вещества в них.

4. Радиооборудование:

аварийный радиобуй;

аппаратура очень высоких частот двусторонней радиотелефонной связи с воздушными судами;

аппаратура очень высоких частот двусторонней радиотелефонной связи для стационарной установки на спасательных шлюпках и плотках;

интегрированная система средств радиосвязи;

носимая аппаратура очень высоких частот двусторонней радиотелефонной связи;

приемник информации по безопасности на море и информации, относящейся к поиску и спасанию, на высоких частотах;

приемник расширенного группового вызова;

приемник службы НАВТЕКС;

радиоустановка очень высоких частот;

радиоустановка средних и высоких частот;

радиоустановка средних частот;

судовая земная станция для использования в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности;

устройство указания местоположения для целей поиска и спасания - передатчик автоматической идентификационной системы;

устройство указания местоположения для целей поиска и спасания - радиолокационный ответчик.

5. Навигационное оборудование:

аппаратура автоматической идентификационной системы;

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;

приемник электронной системы определения местоположения;

радиолокационная станция со средством электронной прокладки;

радиолокационная станция со средством автосопровождения;

радиолокационная станция со средством автоматической радиолокационной прокладки;

радиолокационная станция для высокоскоростных судов;

радиолокационный отражатель;

регистратор данных рейса;

система приема внешних звуковых сигналов;

система контроля дееспособности вахтенного помощника капитана;

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;
 устройство дистанционной передачи курса;
 электронная картографическая навигационно-информационная
 система;
 эхолот.

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 кВт
 (включительно) в морском исполнении;
 генераторы переменного тока мощностью свыше 100 кВт в морском
 исполнении;
 грузоподъемные 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 вьюшки судовые ручные;
 лебедки и вьюшки судовые электрические и электрогидравлические;
 лебедки шлюпочные;
 машинные телеграфы;
 машины электрические крупные;
 механизмы вспомогательные (пусковые воздушные компрессоры,
 насосные агрегаты судовые, электровентиляторы 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;

электровентильные судовые;

электрогенераторы морские;

электродвигатели асинхронные;

электродвигатели морские переменного и постоянного тока универсальные;

электродвигатели синхронные;

якорные устройства.

7. Оборудование по предупреждению столкновений судов:

звукосигнальные устройства;

знаки;

средства указания остановки судна;

ходовые огни.

8. Оборудование безопасности судов, перевозящих грузы навалом:

грузовые системы судов, предназначенных для перевозки навалочных грузов (кусковых, зернистых, порошкообразных или пылевидных грузов, транспортируемых без упаковки), склонных к разжижению;

приборы контроля загрузки и остойчивости.

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).

10. Оборудование безопасности судов, перевозящих сжиженные газы наливом:

грузовые емкости (танки);

приборы контроля загрузки и устойчивости;

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.

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.

12. 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, моноокси углерода и других загрязняющих веществ).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

П Е Р Е Ч Е Н Ь
объектов инфраструктуры морского транспорта

I. Портовые гидротехнические сооружения

1. Берегозащитные сооружения, включая волноломы и дамбы.
2. Молы.
3. Пирсы.
4. Причальные сооружения (причалы), за исключением плавучих сооружений.
5. Искусственно образованные территории и подобные объекты.
6. Подходные каналы.
7. Фарватеры.
8. Акватории.
9. Внутренние рейды.
10. Якорные стоянки.
11. Подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ.
12. Иные портовые гидротехнические сооружения.

II. Доки и судоподъемные сооружения

13. Доки стационарные (сухие).
14. Слипы продольные и поперечные.
15. Эллинги продольные и поперечные.
16. Вертикальные судоподъемники и синхролифты.

III. Средства навигационного оборудования

17. Средства навигационного оборудования (средства или системы вне судна, предназначенные для повышения безопасности

и эффективности плавания как отдельных судов, так и совокупности судов, движущихся по установленным путям движения), зрительные средства навигационного оборудования.

18. Радиотехнические средства навигационного оборудования, включая космические навигационные системы.

19. Звукосигнальные и электромагнитные средства навигационного оборудования.

IV. Системы связи, навигации, управления движением судов, контроля судоходства и управления судоходством

20. Объекты и средства автоматической информационной (идентификационной) системы.

21. Объекты, необходимые для функционирования системы управления движением судов.

22. Объекты, необходимые для функционирования Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности.

23. Объекты, необходимые для функционирования службы контроля судоходства и управления судоходством.

V. Подъездные пути, инженерно-технические сети и системы

24. Железнодорожные подъездные пути.

25. Автомобильные подъездные пути.

26. Крановые рельсовые пути.

27. Линии связи и сигнализации.

28. Сети и устройства газоснабжения.

29. Сети и устройства электроснабжения.

30. Сети и устройства теплоснабжения.

31. Сети и устройства водоснабжения и водоотведения.

32. Инженерные коммуникации, расположенные на территории морского порта.

VI. Здания, сооружения, склады и оборудование

33. Крытые склады.

34. Открытые склады.

35. Складские площадки.
36. Перегрузочное оборудование.
37. Административные и вспомогательные здания.
38. Здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров.
39. Здания и сооружения, предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания.
40. Здания и сооружения, предназначенные для оказания услуг в морском порту.
41. Здания и сооружения, предназначенные для обеспечения деятельности органов государственного контроля (надзора).
42. Береговые сооружения для приема:
нефтедержащих вод и нефтедержащих смесей;
остатков вредных жидких грузов и вод, используемых для мойки грузовых танков для перевозки таких грузов;
сточных вод;
мусора;
продуктов сжигания в судовых инсинераторах, продуктов очистки выхлопных газов и озоноразрушающих веществ и (или) оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества.
43. Совокупность оградительных, берегозащитных и портовых 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 в терминале, а также стоянки, спуска и подъема яхт (инфраструктура морского терминала для обслуживания яхт (марины)).
44. Комплекс причалов, устройств и оборудования, используемых для безопасного подхода к ним, швартовки и стоянки яхт (яхтенная стоянка).

VII. Вспомогательные здания и сооружения

45. Аварийно-спасательный комплекс.
46. Автостоянка.

47. Заправочная станция для бункеровки яхт.
48. Объекты проживания.
49. Объекты питания.
50. Спортивно-оздоровительный комплекс.
51. Развлекательный комплекс.
52. Центр по обучению управлению судами и другими плавсредствами.

VIII. Специализированные здания и сооружения

53. Завод судового машиностроения.
 54. Комплексный судостроительный завод.
 55. Сдаточная база.
 56. Специализированный механический цех.
 57. Специализированное предприятие.
 58. Судоремонтный завод.
 59. Судосборочная верфь.
 60. Судостроительная верфь.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к техническому регламенту
о безопасности объектов
морского транспорта

УДЕЛЬНЫЕ НОРМЫ

**накопления на судах судовых сточных вод,
судовых хозяйственно-бытовых вод
и судовых отходов производства и потребления**

1. Удельные нормы накопления судовых сточных вод и судовых хозяйственно-бытовых вод на судах, совершающих рейсы продолжительностью более 5 суток, судах неограниченного района плавания и судах, совершающих рейсы продолжительностью более 24 часов, но не более 5 суток, составляют:

а) для судовых сточных вод - 50 литров на человека в сутки (25 литров на человека в сутки - при использовании вакуумных систем сбора, предусматривающих создание вакуума в системе сточных трубопроводов);

б) для судовых хозяйственно-бытовых вод - 150 литров на человека в сутки.

2. Удельные нормы накопления судовых сточных вод и судовых хозяйственно-бытовых вод на судах, совершающих рейсы продолжительностью до 24 часов, и судах, совершающих рейсы продолжительностью до 8 часов, составляют:

а) для судовых сточных вод - 30 литров на человека в сутки (15 литров на человека в сутки - при использовании вакуумных систем сбора, предусматривающих создание вакуума в системе сточных трубопроводов);

б) для судовых хозяйственно-бытовых вод - 70 литров на человека в сутки.

3. Удельные нормы накопления судовых отходов производства и потребления составляют:

а) для сухих бытовых отходов - 0,002 куб. метра на человека в сутки;

б) для твердых пищевых отходов - 0,003 куб. метра на человека в сутки.

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 29 августа 2025 г. № 1307

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в акты Правительства
Российской Федерации**

1. В перечне 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", утвержденном постановлением 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), пункты 2 и 15 исключить.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 17 июня 2025 г. № 903 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2025, № 25, ст. 3417) дополнить пунктом 5 следующего содержания:

"5. Технический регламент, утвержденный настоящим постановлением, действует 6 лет со дня вступления в силу абзаца второго пункта 1 настоящего постановления."
