

КЕРІВНИЦТВО

З ОГЛЯДУ МАЛИХ СУДЕН ТА ВОДНИХ МОТОЦИКЛІВ В ЕКСПЛУАТАЦІЇ



«Керівництво з огляду малих суден та водних мотоциклів в експлуатації» Регістра судноплавства України затвержені відповідно до діючого положення і набувають чинності з моменту публікації - розміщення на офіційному сайті Регістра судноплавства України.

Це видання вводиться в дію на заміну «Правил освидетельствования малых судов в эксплуатации (ПОМСЕ)», видання 2011 року.

В даному керівництві враховані наступні положення і вимоги:

- Закону України «Про внутрішній водний транспорт»;
- Кодексу торговельного мореплавства України;
- Порядку здійснення технічного нагляду за суднами;
- Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства;
- Загальних умов надання послуг/виконання робіт РУ, ВНД № 2-04-8;
- Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності;
- Правил класифікації та побудови суден, частини I «Класифікація»;
- Правил класифікації та побудови малих суден.

Керівництво з огляду малих суден та водних мотоциклів в експлуатації призначено для інспекторського складу, судновласників, екіпажів суден та визнаних РУ підприємств.

Офіційне видання
Регістр судноплавства України

Реєстрація внесення змін та доповнень

Літ. змін 1	Бюлетень змін та доповнень / Циркулярний лист 2	Дата 3	Підпис 4

ЗМІСТ

	Стор.
Частина I Загальні положення	5
1 Область поширення	5
2 Визначення і пояснення	6
3 Огляди малих суден та водних мотоциклів	8
4 Забезпечення проведення оглядів	12
5 Визначення технічного стану	13
6 Суднові документи	14
Частина II Об'єм технічних оглядів	16
1 Об'єм технічних оглядів	16
Таблиця Об'єм технічних оглядів об'єктів технічного нагляду малих суден та водних мотоциклів при проведенні первісного/чергового огляду	16
Таблиця Об'єм технічного нагляду за суднами рибної промисловості, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року	20
2 Первісний огляд	21
3 Черговий огляд	21
3.1 Загальні положення	21
3.2 Корпус	22
.1 Загальні положення	22
.2 Загальні вказівки щодо проведення огляду	22
.3 Визначення технічного стану	22
.4 Огляд корпусів суден, виготовлених із сталі	23
.5 Огляд корпусів суден, виготовлених із легких сплавів	24
.6 Огляд корпусів суден, виготовлених із полімерних композиційних матеріалів	25
.7 Огляд дерев'яних корпусів суден	25
.8 Огляд корпусів суден із армоцементу та залізобетону	26
.9 Огляд суден з надувним корпусом	27
.10 Огляд суден з каркасно-тканинним корпусом	27
3.3 Стерновий пристрій	27
3.4 Якірний пристрій	28
3.5 Швартовий пристрій	28
3.6 Буксирний пристрій	28
3.7 Протипожежний захист	29
3.8 Механічна установка	29
3.9 Валопровід, рушій, пристрій дейдвуда	30
3.10 Електричне обладнання	30
3.11 Загальносуднові системи і трубопроводи	32
3.12 Вітрильне оснащення	32
4 Позачергові огляди	33

Частина I ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

1.1 Керівництво з огляду малих суден та водних мотоциклів в експлуатації (далі - Керівництво) регламентує порядок здійснення технічного нагляду за малими суднами та водними мотоциклами, відповідно до статті 38 Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

1.2 Керівництво поширюються на наступні судна (далі по тексту МС):

- малі судна та водні мотоцикли, що підлягають обов'язковій реєстрації в Судновій книзі України та перебувають у власності юридичних та фізичних осіб, або судна, зафрахтовані юридичними та фізичними особами;
- судна флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року, а саме: самохідні судна з потужністю головного двигуна менше 55 кВт (75 к.с.), несамохідні судна валовою місткістю менше 80 та судна з підвісним двигуном незалежно від його потужності.

1.3 Керівництво, з врахуванням вимог Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та «Порядку здійснення технічного нагляду за суднами», регламентують види, періодичність і обсяг нагляду за МС, що знаходяться в експлуатації, і окремих об'єктів технічного нагляду з метою перевірки їх відповідності до застосованих вимог Правил класифікації та побудови малих суден Регістра, нормативно-правових актів і нормативних документів з технічної експлуатації судна, безпеки судноплавства, проектно-документації, для визначення можливості присвоєння, відновлення, перепризначення, призупинення, збереження, зняття або анулювання класу Регістра (крім суден флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року).

1.4 Суднам флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року, клас Регістра може не присвоюватись, а технічний нагляд Регістр проводить з врахуванням їх класифікації, що визначена у судновій технічній документації, розробленій ДП «Південний науково-дослідний і проектно-конструкторський інститут по розвитку флоту рибного господарства» (ДП ПІВДЕНДНІПРОРИБФЛОТ) або іншій, а саме:

.1 Класифікація залежно від району плавання та висоти мінімального надводного борту (відповідно до Статті 49 «Допуск суден флоту рибного господарства до плавання» Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» у редакції № 1054-ІХ від 03.12.2020):

- судна 1 району плавання - судна з висотою мінімального надводного борту не менше 0,2 метра, що експлуатуються у закритих для судноплавства рибогосподарських водних об'єктах (їх частинах) - озерах, ставках, охолоджувачах енергетичних об'єктів тощо загальною площею до 200 гектарів;
- судна 2 району плавання - судна з висотою мінімального надводного борту не менше 0,3 метра, що експлуатуються у закритих для судноплавства рибогосподарських водних об'єктах (їх частинах) - озерах, ставках, охолоджувачах енергетичних об'єктів тощо загальною площею понад 200 гектарів та в частинах судноплавних річок;
- судна 3 району плавання - судна з висотою мінімального надводного борту не менше 0,4 метра, що експлуатуються у відкритих для судноплавства рибогосподарських водних об'єктах (їх частинах) - річках, мілководних частинах водосховищ;
- судна 4 району плавання - судна з висотою мінімального надводного борту не менше 0,5 метра, що експлуатуються у відкритих для судноплавства рибогосподарських водних об'єктах (їх частинах) - річках, відкритих частинах водосховищ, прибережних частинах Азовського та Чорного морів (20 миль від берега).

.2 Залежно від конструкції судна поділяються на:

- несамохідні палубні і безпалубні судна;
- самохідні палубні і безпалубні судна зі стаціонарним двигуном;
- судна з підвісним двигуном.

1.5 На МС, у разі досягнення швидкості, що перевищує зазначену в п.1.3.4.7 частини І. Класифікація «Правил класифікації та побудови суден», вид. 2020 р., поширюються застосовні вимоги «Правил класифікації та побудови високошвидкісних суден» Регістра.

1.6 При застосуванні Керівництва слід використовувати відповідні вимоги «Загальних положень про діяльність під час технічного нагляду» та «Загальних умов надання послуг/виконання робіт РУ».

Порядок розгляду й узгодження технічної документації визначені процедурою № 2-04-4.

1.7 Для визначення необхідного складу радіо й навігаційного обладнання, на додаток до вимог Правил М, необхідно керуватися наступним:

.1 Склад радіобладрнання самохідних суден (за винятком риболовецьких суден і моторних суден з сумарною потужністю головних двигунів до 55 кВт) повинен відповідати наказу Мінтрансв'язку від 30.08.2002 року № 605 стосовно встановлених районів плавання малого судна.

.2 Склад навігаційного обладнання самохідних суден (за винятком риболовецьких суден і моторних суден з сумарною потужністю головних двигунів до 55 кВт) морських і змішаних районів плавання повинен відповідати наказу Мінтрансв'язку від 22.07.2010 року № 912, якщо установка необхідного навігаційного обладнання, виходячи з розмірів малого судна, можлива і доцільна.

.3 Відповідно до наказу Мінтрансв'язку від 18.08.2010 року № 601 виконання наказів, зазначених у пп. 1.7.1 і 1.7.2, є обов'язковим для встановлених районів плавання на морських внутрішніх водних шляхах, визначених згідно постанови КМУ від 12.06.1996 року № 640.

.4 Малі судна, що використовуються для рибогосподарської діяльності, повинні мати забезпечення відповідно до вимог Типового таблицю забезпечення суден флоту рибної промисловості, затвердженого Наказом Міністерства аграрної політики та продовольства України від 13.06.2012 №354 (діяв до 01.01.2022 року), що наведений в «Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства», та їх технічний стан має відповідати зазначеному документу.

1.8 Керівництво застосовується Регістром при здійсненні технічного нагляду за малими судами та водними мотоциклами в експлуатації, у тому числі під час їх ремонту, переобладнання, модернізації з метою їх класифікації і перевірки умов збереження класу, а для малих суден флоту рибної промисловості, що не підлягали нагляду Регістру до 01.01.2022 - призначеним умовам експлуатації.

1.9 За послуги, що надаються Регістром під час технічного нагляду, стягується плата відповідно до тарифів за рахунками\квитанціями, виставленими Регістром згідно із заявками або відповідно до угоди\договору між судовласником і Регістром. У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань перед Регістром, у тому числі по оплаті його послуг, Регістр має право не надавати клас або, у разі, коли клас вже присвоєний, призупиняти його дію або знімати клас судна та робити запис про анулювання у видані Регістром документи.

2 ВИЗНАЧЕННЯ І ПОЯСНЕННЯ

2.1 Визначення, пояснення, терміни, що застосовуються у Керівництві, наведені у статті 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

2.2 Додатково в Керівництві використовуються наступні скорочення і визначення:

.1 Скорочення:

РУ, Регістр - Регістр судноплавства України

Правила М - Правила класифікації та побудови малих суден РУ

БД МС - База даних «Флот-3» (станом на 06.2022р.)

МС – мале судно, водний мотоцикл, судна флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року

ВНД – внутрішній нормативний документ РУ

ВНД № 2-13-2 - Перелік документів РУ, що видаються в результаті його наглядової

діяльності

.2 Визначення і пояснення:

.1 відповідно статті 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт»:

- **мале судно** - будь-яке судно довжиною до 20 метрів (крім пасажирських суден, буксирів та штовхачів, призначених для ведення складу суден, які не є малими, плаваючого обладнання, криголамів, поромів, плаваючого обладнання суднових шлюпок і плотів, спортивних суден, а також водних мотоциклів і засобів для розваг на воді);
- **водний мотоцикл** - вид самохідного прогулянкового судна, персональний плаваючий засіб довжиною до 4 метрів включно, призначений для занять спортом або відпочинку, що приводиться в рух водометом і управляється особою, яка перебуває на корпусі, а не всередині засобу;
- **прогулянкове судно** - судно довжиною до 24 метрів, призначене для занять спортом або відпочинку, яке не є пасажирським судном;
- **прогулянкове вітрильне судно** - судно, що рухається виключно за допомогою вітрила, у тому числі судно, обладнане силовою установкою, яке не використовує її під час руху;
- **спортивне судно** - моторне, веслове або вітрильне судно, що використовується виключно для занять спортом та обслуговується під час плавання спеціально підготовленими особами (екіпажем);
- **судновласник** - суб'єкт господарювання або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах;
- **судноводій** - особа, яка має право керування судном, водним мотоциклом;
- **швидкісне судно** - моторне судно, що може рухатися зі швидкістю 40 і більше кілометрів за годину відносно поверхні води.

.2 технічний нагляд - поетапні перевірки виконання вимог Правил М, інших вимог компетентного органу, додаткових вимог, встановлених законодавством, а також вимог міжнародних договорів та стандартів у сфері внутрішнього водного транспорту шляхом проведення технічних оглядів під час побудови суден, при виготовленні матеріалів та виробів, що застосовуються при побудові суден, в процесі експлуатації суден і їх елементів/об'єктів технічного нагляду, у тому числі під час переобладнання, модернізації або ремонту, розгляд технічної документації при проектуванні суден та об'єктів технічного нагляду, а також видача законодавчо встановлених суднових документів та їх продовження;

.3 технічний огляд судна - перевірка виконання вимог Правил М, додаткових вимог, передбачених законодавством, а також вимог міжнародних договорів та стандартів у сфері внутрішнього водного транспорту, що може передбачати:

- перевірку суднових документів та схваленої технічної документації, свідоцтв про відповідність (сертифікатів) на матеріали і комплектуючі вироби;
- перевірку документів про проведення передбаченого законодавством контролю компетентним органом або визнаним класифікаційним товариством;
- огляд об'єктів нагляду, у тому числі, у разі потреби, з їх розкриттям та демонтажем;
- проведення вимірів, участь у випробуваннях, перевірку в дії;
- перевірку технологічних процесів;
- таврування і пломбування об'єктів технічного нагляду.

.4 елементи судна (об'єкти нагляду) – всі структурні частини судна, що регламентуються Правилами М: корпус, конструктивний протипожежний захист, суднові пристрої, вантажопідйомні пристрої, суднове обладнання, механічна установка, котельна установка, суднові системи, компресорні установки, насосні установки, суднова електростанція, суднове електрообладнання, холодильні установки, обладнання для запобігання забруднення довкілля, системи автоматизації, рятувальні засоби, протипожежне обладнання й системи, сигнальні засоби, радіо- й навігаційне обладнання та ін.

.5 визнана організація – організація\компанія\підприємство - постачальник послуг, огляд якої був проведений Регістром та яка отримала визнання Регістра для виконання робіт, результати яких використовуються Регістром.

.6 присвоєння класу - видача Свідоцтва про придатність судна до плавання при позитивних результатах *первісного огляду* малого судна або водного мотоцикла.

.7 відновлення класу - видача нового Свідоцтва про придатність судна до плавання замість свідоцтва, термін дії якого закінчився, при позитивних результатах *чергового огляду*.

.8 перепризначення класу - видача Свідоцтва про придатність судна до плавання при позитивних результатах *первісного огляду* МС, у якого був знятий клас Реєстра.

.9 збереження класу - видача нового Свідоцтва про придатність судна до плавання при позитивних результатах *позачергового огляду* в зв'язку з аварійним випадком або під час проведення позачергового огляду в зв'язку зі зміною судновласника, назви МС, зміною типу та/або призначення МС, зміною головних розмірів МС при переобладнанні і т.і.

.10 призупинення класу - автоматичне призупинення дії класу з причини не пред'явлення МС до огляду у встановлений термін або повідомлення судновласника Реєстром з відміткою у БД МС про те, що дія класу МС буде призупинена із зазначеної дати або з іншої причини, зазначеної в повідомленні, до усунення цієї або іншої причини, що викликала призупинення класу, але не більше ніж на 6 місяців. У разі не усунення причини, що викликала призупинення класу впродовж 6 місяців, клас бути знятий автоматично.

.11 зняття класу - автоматичне зняття дії класу унаслідок не пред'явлення МС до огляду впродовж 6 місяців після встановленого терміну або повідомлення судновласника Реєстром з відміткою у БД МС про те, що дію класу буде знято з певної дати або з іншої причини, зазначеної в повідомленні, і що технічний нагляд Реєстра і дія судових реєстрових документів буде припинена.

.12 анулювання класу - припинення нагляду Реєстра в зв'язку із загибеллю МС або його списанням. Якщо МС не надавалося до призначеного огляду більше двох років - клас анулюється, і воно знімається з обліку Реєстра.

3 ОГЛЯДИ МАЛИХ СУДЕН ТА ВОДНИХ МОТОЦИКЛІВ

3.1 Малі судна та водні мотоцикли, з метою здійснення технічного нагляду, підлягають наступним технічним оглядам:

- **первісному огляду**, за результатами якого судну або водному мотоциклу за рішенням Реєстра видається Свідоцтво про придатність судна до плавання, форма 1.1.3. При первісному огляді Реєстр присвоює судну клас (крім суден флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року). Присвоєння судну класу Реєстра означає підтвердження Реєстром відповідності конструкції судна застосовним вимогам Правил М, а його технічного стану - умовам експлуатації судна, і прийняття судна на облік Реєстра на встановлений період, з проведенням усіх видів приписаних оглядів. Реєстр може присвоїти клас судну за результатами огляду при його побудові, а також присвоїти або відновити/перепризначити клас судну, що знаходиться в експлуатації.
- **черговому огляду** після закінчення строку дії Свідоцтва про придатність судна до плавання, форма 1.1.3, за результатами якого судну або водному мотоциклу видається нове Свідоцтво. Черговий огляд - відновлення класу судна, означає підтвердження Реєстром відповідності конструкції судна і його технічного стану умовам, відповідно до яких був присвоєний клас, і продовження дії документів Реєстра на встановлений Правилами період.
- **позачерговому огляду**: за позитивними результатами якого судну або водному мотоциклу видається нове свідоцтво про придатність до плавання, який здійснюється:
 - після переобладнання судна із заміною двигуна або істотної зміни конструкції корпусу судна;
 - після аварійних подій, внаслідок яких було пошкоджено корпус судна;
 - в інших випадках з діючим(и) класом/документами Реєстра (наприклад, в зв'язку зі зміною судновласника, назви МС або зміною типу та/або призначення МС, тощо).

без видачі Свідоцтва про придатність судна до плавання, форма 1.1.3, який здійснюється:

- при видачі Акту технічного нагляду судна для здійснення державної реєстрації, форма 1.9.32, за окремою заявкою;
- при проведенні технічного нагляду за побудовою, ремонтом, переобладнанням або модернізацією МС, за окремою заявкою;
- при проведенні оглядів окремих об'єктів технічного нагляду РУ;
- в інших випадках, що не зобов'язують видачу Свідоцтва (наприклад, при проведенні експертної оцінки технічного стану МС на відповідність Правилам РУ за окремою заявкою, тощо).

3.2 Судна, що приймаються під нагляд РУ, повинні мати щонайменше один з наступних документів:

- Сертифікат малого судна РУ, форма 3.2.3;
- документ іноземного класифікаційного товариства (ІКТ), у якому визначені район і умови плавання, та аналіз відповідності у частині вимог щодо остійності, непотоплюваності, рятувального, сигнального й аварійного забезпечення, радіонавігаційного обладнання в обсязі застосованих і відповідних вимог Правил РУ призначеному ІКТ району й умовам плавання;
- документ, що підтверджує відповідність судна та його складових частин вимогам міжнародних стандартів ISO для малих суден (серія 47.080: Small craft), для водних мотоциклів – стандарт ISO 13590:2003;
- документ, що підтверджує відповідність судна положенням «Рекомендацій, що стосуються технічних приписів для суден внутрішнього плавання», прийнятих і введених в дію з 1 січня 2008 року Дунайською комісією, з поправками, «Рекомендацій, що стосуються погоджених на європейському рівні технічних приписів, які застосовуються до суден внутрішнього плавання», прийнятих 16 березня 2006 року Резолюцією №61 ЄЕК ООН з поправками і Директиви Європейського парламенту та Ради 2006/87/ЄС з поправками;
- Декларація про відповідність (EU Declaration of conformity), складена виробником судна або його повноважним представником;
- Декларація про відповідність (EU Declaration of conformity) і копія Сертифіката ЄС схвалення типу (EU type-examination certificate (з додатком)) або копія Сертифіката відповідності (Certificate of conformity), виданих нотифікованим органом;
- технічну судову документацію ДП «Південний науково-дослідний і проектно-конструкторський інститут по розвитку флоту рибного господарства» (ПВДЕНДНПРОРИБФЛОТ) та Судновий білет (що видавався на малі судна до 01.01.2022 року Держрибагентством);

Регістр може прийняти на розгляд інші документи, що підтверджують відповідність судна нормам безпечної експлуатації. Рішення про прийняття наданих документів приймається РУ індивідуально в кожному окремому випадку. За відсутністю документів, що підтверджують відповідність судна нормам безпечної експлуатації, або якщо такі документи не можуть бути прийняті РУ, пред'явник судна повинен надати документи, що підтверджують виконання вимог Правил РУ, застосованих до даного судна (Аналіз відповідності\Проект).

Для малих суден самостійної побудови необхідна наявність:

- узгодженого РУ проекту малого судна або щонайменше аналіз відповідності судна застосованим вимогам Правил М РУ;
- сертифікати на матеріали та вироби, відповідно до номенклатури об'єктів технічного нагляду Регістра.

Для типових суден, побудованих раніше на заводах і судноверфях СРСР або суден закордонного серійного виробництва (які були побудовані до введення EU Declaration of conformity), наявність документів, що підтверджують відповідність малого судна нормам безпечної експлуатації, є бажаною, але не обов'язковою.

Копії вищезазначених документів повинні зберігатися в електронному формулярі судна.

3.3 Для суден самопобудови, а також суден серійного виробництва, технічні характеристики яких не визначені або не відповідають характеристикам, вказаним в технічній

документації, декларації, формулярі (паспорті), додатково проводяться застосовні перевірки та випробування (в т.ч. швартовні та ходові) для:

- визначення головних розмірів судна;
- визначення вантажопідйомності та пасажиромісткості судна;
- визначення водонепроникності, плавучості, остійності і непотоплюваності;
- перевірки остійності за критерієм зміщення навантаження;
- визначення осадки судна, як різниці між фактичною висотою борту і результатом вимірів надводного борту;
- досліду кренування або визначення маси судна зважуванням для визначення водотоннажності судна порожнем і координат його центра ваги;
- перевірки на міцність кріплень обладнання;
- перевірки у дії судових систем, обладнання та забезпечення;
- оцінки ходових якостей судна, визначення максимальної швидкості, маневрування на максимальній швидкості та випробування швидким поворотом з метою визначення швидкості та маневрових характеристик судна;
- перевірки на ухилення від бар'єру для визначення максимальної швидкості маневрування судна методом ухилення від бар'єру;
- циркуляції судна для водотонажного режиму руху, перехідного режиму та режиму глісування;
- інерційно-гальмівних випробувань.

Результати проведеного огляду оформляються актом огляду, що підтверджує технічні характеристики судна.

3.4 У разі відсутності погодженої Регістром або визнаним компетентним органом / класифікаційним товариством технічної документації та при позитивних результатах первісного огляду і проведених відповідних випробуваннях, МС можуть бути прийняті під технічний нагляд Регістра. При цьому РУ, керуючись Правилами М, може присвоїти малому судну або водному мотоциклу мінімальний район плавання, за необхідністю з додатковими обмеженнями.

3.5 Заявлений судовласником (або уповноваженою судовласником особою) район плавання може бути призначений Регістром після розробки судовласником і позитивного розгляду Регістром технічної документації на плавзасіб, в повному об'ємі відповідно до вимог Правил М, та позитивними результатами проведення швартовних і ходових випробувань за погодженою Регістром програмою.

3.6 Для суден, технічні характеристики яких не відповідають характеристикам, зазначеним у Технічній документації, Технічному паспорті, Керівництві для власника або в іншій подібній документації, інспектору Регістра необхідно перевірити наявність розглянутої й погодженої Регістром технічної документації щодо прийнятих еквівалентних замін або відступів від документації. За відсутності такої документації інспектор Регістра виставляє вимогу про необхідність розробки технічної документації і надання її до Регістру на розгляд і узгодження.

3.7 Судна флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року, з метою здійснення технічного нагляду підлягають таким оглядам, що проводяться Регістром судноплавства України:

- первісному огляду, за результатами якого судну за рішенням Регістра видається Свідоцтво про придатність судна до плавання, форма 1.1.3;
- черговому огляду після закінчення строку дії Свідоцтва про придатність судна до плавання, за результатами якого судну видається нове Свідоцтво про придатність судна до плавання;
- позачерговому огляду, за позитивними результатами якого судну видається нове Свідоцтво про придатність до плавання, який здійснюється:
 - після переобладнання судна із заміною двигуна або істотною зміною конструкції корпусу судна;
 - після аварійних подій, внаслідок яких пошкоджено корпус судна
 - в інших випадках, за умови дії попередньо виданого Свідоцтва про придатність

судна до плавання (наприклад, в зв'язку зі зміною судновласника, назви тощо).

Метою первісного технічного огляду є встановлення відповідності судна:

- проектним документам;
- укомплектуванням постачання згідно з «Типовим табелем забезпечення постачання суден флоту рибної промисловості».

3.8 Під час проведення технічного огляду судна інженер-інспектор РУ перевіряє відповідність бортового номера судна, тип та потужність двигуна записам у Судновому білеті, а також технічний стан корпусу та надбудови судна, стан двигуна, суднових механізмів і обладнання, електрообладнання, виконання інших технічних вимог, які безпосередньо впливають на безпеку судноплавства. Також для МС перевіряється комплектність забезпечення відповідно до вимог Правил М, а для суден, що використовуються для рибогосподарської діяльності, перевіряється комплектність постачання (засобів та майна) відповідно до Типового таблиця забезпечення суден флоту рибної промисловості, що наведений у «Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства».

3.9 Під час проведення технічного огляду судна також перевіряється наявність судової технічної документації і правильність записів у судових документах, а також відповідність судна вимогам нормативно-правових актів і нормативних документів з технічної експлуатації, безпеки судноплавства і охорони довкілля.

3.10 Під час проведення технічного огляду інженер-інспектор РУ проводить фотофіксацію, при незгоді судновласника на проведення фотофіксації, судновласник має проінформувати РУ письмово додатком до заявки.

Фотографування кожного судна та об'єктів технічного нагляду проводиться залежно від обставин при технічному огляді на воді або на березі.

Фотографуються лівий та правий борти судна з нанесеними державними реєстраційними номерами. На фотокартках корпус судна та нанесені на ньому державні реєстраційні номери мають бути чітко та повністю відображені.

Фотографуються також відповідне обладнання та забезпечення на штатних місцях та підвісний/стаціонарний двигун.

3.11 Отримана РУ заявка, результати технічного огляду, оформлені документи та результати фотофіксації додаються до картки судна у БД МС для формування електронного формуляру МС.

3.12 Засобами БД МС Регістр аналізує поточний стан нагляду за суднами та виявляє МС, що не були своєчасно надані до проведення технічного огляду.

3.13 Особи, які експлуатують МС, є відповідальними за ненадання МС до проведення технічного огляду та непридатний технічний стан цих МС, та їх невідповідність вимогам нормативно-правових актів і нормативних документів з технічної експлуатації, безпеки судноплавства, охорони праці й охорони довкілля і проектною документації МС.

3.14 Для МС з діючим класом/документами Регістра, в умовах, коли доступ інспектора на борт судна неможливий у зв'язку з форс-мажорними обставинами, карантинном, пандемією, військовими діями, природними катастрофами і т.п., Регістр може застосовувати Методику дистанційного огляду, що наведена у Додатку 32 «Керівництва з огляду морських суден в експлуатації» (НД № 2-06-1).

3.15 Вимоги до малих суден для комерційного перевезення пасажирів.

.1 Малі судна, за винятком водних мотоциклів, що використовуються для комерційного перевезення пасажирів, повинні відповідати вимогам Частини XIII «Особливі вимоги до суден для комерційного перевезення пасажирів» «Правил класифікації та побудови малих суден» та мати в наявності технічну документацію згідно наведеного переліку, але не обмежуватись ним:

- Аналіз (проект) відповідності судна вимогам Частини XIII «Особливі вимоги до суден для комерційного перевезення пасажирів» Правил М;
- Керівництво (Інструкцію) власнику судна;
- Інформацію про остійність та непотоплюваність судна.

.2 Якщо при огляді судна будуть виявлені невідповідності вимогам ч. XIII Правил М або відсутність вказаної технічної документації, таким судам із символу класу має бути видалено знак «К» і перевидано Свідоцтва про придатність судна до плавання з вказуванням «Ні» у відповідній позиції графі «Судно для комерційного перевезення пасажирів:» .

.3 Всі матеріали, пов'язані з побудовою, ремонтом, переобладнанням, модернізацією малих суден для комерційного перевезення пасажирів, повинні надаватися на розгляд та узгодження виключно до Головного Управління РУ.

4 ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОВЕДЕННЯ ОГЛЯДІВ

4.1 Технічний нагляд за малими суднами та водними мотоциклами здійснюється уповноваженими інженерами-інспекторами Регістра судноплавства України за письмовою заявкою власника, судновласника (фрахтувальника), яка подається до Регістра за формою № 2-15-143 (доступна для завантаження на офіційному сайті РУ) або у довільній формі разом з переліком суден для проведення технічного огляду.

4.2 Власники, судновласники (фрахтувальники) зобов'язані підготувати МС до технічного огляду, надавати практичну допомогу у його проведенні та відповідати за організацію проведення технічного огляду.

4.3 Судновласник зобов'язаний письмово інформувати Регістр про зміну облікових даних по судну (наприклад, зміна судновласника, зміна назви судна, зміна двигуна, зміна типу та призначення судна, зміна головних розмірів судна при переобладнанні і т.і.).

4.4 Для ефективного проведення огляду і виконання визначеного Керівництвом об'єму огляду потрібна належна підготовка судна судновласником, яка включає, як мінімум, наступні заходи:

- усі приміщення МС мають бути доступні для огляду;
- усі об'єкти мають бути у справному та робочому стані;
- повинно бути забезпечено, в окремих випадках, доступ, розкриття і демонтаж.

4.5 Обов'язки із своєчасного надання МС і об'єктів технічного нагляду до оглядів і виконання у визначений термін вимог і зауважень інспекторів РУ, викладених в документах Регістра, покладені на судновласника. Проведення випробувань, вимірів товщин і дефектації, а також розробка необхідної технічної документації МС є обов'язком судновласника або уповноваженої судновласником особи.

4.6 При проведенні огляду судновласник, на вимогу Регістра, повинен надати технічну документацію МС (узгоджений РУ проект або аналіз відповідності Правилам М, а для суден флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року - судову технічну документацію, розроблену ДП ПВДЕНДНІПРОРИБФЛОТ), останні Акти огляду МС.

4.7 Власник, судновласник (фрахтувальник) повинен забезпечити необхідні умови для якісного і безпечного проведення огляду або випробувань об'єктів технічного нагляду МС. Усі встановлені на МС механізми, обладнання і прилади мають бути в робочому стані.

4.8 Умови для огляду корпусних конструкцій. Корпус малого судна має бути підготовлений до проведення огляду й одночасно мають бути забезпечені наступні умови його безпечного проведення:

- безпечний доступ в танки, трюми й інші відсіки, тобто в них має бути проведена дегазація, забезпечена припливно-витяжна вентиляція;
- для ретельного огляду усі відсіки мають бути очищені, у тому числі з їх поверхонь мають бути видалені продукти корозії. Простори відсіків мають бути чистими й сухими, з їх поверхонь мають бути видалені вода, іржа, бруд, залишки нафтопродуктів і так далі, щоб корозійні дефекти, деформації, тріщини, ушкодження або інші дефекти конструкцій, а також стан захисного покриття відсіків були добре видимими й можна було виконати їх обстеження. Елементи конструкцій, по яким судновласником вже прийнято рішення про їх заміну, мають бути очищені настільки, щоб можна було визначити межі ділянок, намічених для заміни;
- має бути забезпечене достатнє освітлення, щоб можна було виявити значну корозію,

деформації, тріщини, ушкодження й інші дефекти конструкцій.

4.9 Судна, які в установлені строки для проведення технічного огляду перебувають в ремонті або виведені з експлуатації, підлягають технічному огляду за письмовою заявою власника, судновласника (фрахтувальника) на адресу Регістра, яка подається після закінчення ремонту або введення МС в експлуатацію.

4.10 При проведенні технічного огляду МС його власник (судновласник (фрахтувальник)) має пред'явити свій паспорт або довіреність, Судновий білет, технічну документацію на судно.

4.11 Інженер-інспектор РУ має право визначити технічний стан судна як непридатний з відповідною відміткою в Акті огляду МС.

4.12 Рішення інженера-інспектора РУ можуть бути оскаржені власниками, судновласниками (фрахтувальниками) за письмовим зверненням в Головне Управління РУ та/або в компетентному органі - центральному органі виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту.

4.13 Відповідальність за невиконання умов Керівництва, які можуть привести до додаткових витрат у зв'язку з непередбаченою готовністю малого судна та його об'єктів до проведення огляду, покладено на судновласника.

4.14 Технічний огляд судна, якщо він проводиться після призначеного строку, має бути проведений в об'ємі чергового огляду, якщо огляд проводиться у термін до 6 місяців від призначеної дати, в іншому випадку в об'ємі первісного огляду, з призначенням нового строку дії Свідоцтва про придатність судна до плавання, від дати фактичного завершення проведеного огляду.

5 ВИЗНАЧЕННЯ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ

5.1 При проведенні оцінки відповідності технічного стану малого судна та водного мотоцикла вимогам діючих Правил М визначається можливість присвоєння, відновлення, перепризначення, збереження, призупинення, зняття або анулювання класу Регістра (крім суден флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року).

5.2 Технічний стан суден флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року, визначається за результатами огляду його корпусу, надбудови, двигуна, суднових механізмів та обладнання, електрообладнання, перевірки дотримання інших технічних вимог, які безпосередньо впливають на безпеку судноплавства. Придатним вважається укомплектоване судно, технічний стан якого відповідає вимогам «Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства», нормативно-правових актів і нормативних документів з технічної експлуатації, безпеки судноплавства і охорони довкілля, проектної документації судна тощо.

5.3 Відповідальність за технічний стан корпусу МС, його механізмів, обладнання, пристроїв, систем і забезпечення, а також за підтримку їх у справному стані під час експлуатації покладена на судновласника, який повинен забезпечувати проведення необхідних перевірок і оглядів для виявлення можливих дефектів і несправностей.

5.4 Визначення відповідності технічного стану корпусу малого судна, його механізмів, обладнання, пристроїв, систем і забезпечення вимогам діючих Правил М та «Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства», виконується Регістром шляхом проведення оглядів, випробувань і перевірок у дії, об'єм яких встановлюється у відповідних частинах діючого Керівництва.

5.5 Відповідність технічного стану об'єктів технічного нагляду вимогам РУ означає, що на момент огляду вони знаходяться в працездатному технічному стані, тобто здатні виконувати задані ним функції.

5.6 Для визначення придатності судна до плавання передбачено дві оцінки технічного стану:
– придатний;

– непридатний.

Оцінка технічного стану судна в цілому встановлюється за нижчою оцінкою одного з елементів/об'єктів нагляду судна.

5.7 Оцінка технічного стану судна «непридатний» вноситься до Акту огляду та засвідчується підписом і печаткою інженера-інспектора РУ.

5.8 Якщо під час огляду корпусу МС, його механізмів, обладнання, пристроїв, систем і забезпечення виявлена невідповідність технічного стану до вимог діючих Правил М та «Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства», Свідоцтво про придатність судна до плавання не повинне видаватися до усунення виявлених невідповідностей і приведення технічного стану об'єктів нагляду МС у відповідність до вимог відповідних Правил РУ.

За результатами проведеного технічного огляду судна інженер-інспектор РУ складає та видає Акт огляду за формою 1.8.1, в якому зазначається перелік невідповідностей/зауважень/вимог, та технічний стан судна визнається таким, що не відповідає вимогам діючих Правил, Керівництв та Інструкцій Регістра.

5.9 Виявлені під час огляду МС невідповідності (недоліки, ушкодження, несправності і т.і.), що можуть негативно впливати на забезпечення умов безпечної експлуатації МС, охорону людського життя, запобігання забрудненню з МС, мають бути усунені судовласником або ним повинні бути вжиті заходи, спрямовані на усунення виявлених невідповідностей до видачі Свідоцтва про придатність судна до плавання. При позитивних результатах визначеного повторного огляду інженер-інспектор РУ оформлює та видає Свідоцтво про придатність судна до плавання.

6 СУДНОВІ ДОКУМЕНТИ

6.1 При незадовільних результатах проведеного технічного огляду МС інженер-інспектор РУ складає та видає Акт огляду судна за формою 1.8.1 (в двох екземплярах), при позитивних результатах проведеного технічного огляду МС інженер-інспектор РУ оформлює та видає Свідоцтво про придатність судна до плавання, за формою 1.1.3, Акт огляду у даному випадку не оформлюється.

6.2 При позитивних результатах первісного огляду Регістр класифікує МС відповідно до вимог Правил М (крім суден флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року) та призначає умови і район плавання.

6.3 Класифікація МС здійснюється Регістром без видачі Класифікаційного свідоцтва.

6.4 Свідоцтво про придатність судна до плавання видається з терміном дії на п'ятирічний період для самохідних та несамохідних суден і на шестирічний період для стоянкових суден.

6.5 При наявності невідповідностей, інженер-інспектор РУ оформлює Акт огляду за формою 1.8.1 (в двох екземплярах), у якому зазначається перелік невідповідностей/зауважень/вимог та технічний стан судна визнається таким, що не відповідає вимогам діючих Правил, Керівництв та Інструкцій визнаного класифікаційного товариства. Після усунення вимог власник (судовласник, фрахтувальник) звертається до РУ із письмовою заявою для проведення повторно визначеного огляду. При позитивних результатах повторного визначеного огляду інженер-інспектор РУ оформлює та видає Свідоцтво про придатність судна до плавання.

6.6 Свідоцтво про придатність судна до плавання оформлюється у одному екземплярі, оригінал Свідоцтва про придатність судна до плавання зберігається на борту судна або у судовласника.

6.7 При отриманні Акту огляду судна, на екземплярі РУ судовласник ставить відповідну відмітку про його отримання.

6.8 Свідоцтво про придатність судна до плавання втрачає дію в наступних випадках:

- призупинення, зняття або анулювання дії класу судна;
- після аварійних подій, внаслідок яких пошкоджено корпус судна;

- виявлення несправностей, що загрожують безпеці судноплавства;
- не пред'явлення судна в цілому або окремих його елементів у визначений термін;
- експлуатації в умовах, що не відповідають призначеному класу чи встановленим обмеженням;
- введення не схвалених Регістром судноплавства України конструктивних змін або змін у складі обладнання, і/або забезпечення судна у бік зменшення від визначеного Правилами;
- проведення ремонту піднаглядних елементів судна без схвалення та без нагляду Регістра судноплавства України;
- якщо судно покинуло місце огляду, не завершивши його, і не усунувши невідповідності та не виконавши виставлені Регістром судноплавства України вимоги, або несвоєчасного виконання виставлених Регістром судноплавства України вимог.

6.9 Під час огляду судових технічних засобів, обладнання і забезпечення МС приймаються до уваги документи, що видають визнані Регістром організації за результатами замірів, випробувань, повірок, обслуговування і т.і.

6.10 Малі судна флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року, повинні мати наступні судові документи:

- Судновий білет, що до 01.01.2022р. видавало Держрибагентство та капітани морських рибних портів;
- Свідоцтво про придатність судна до плавання – оформлює Регістр з 01.01.2022р.

6.11 Результати позачергового огляду по аварійній події оформляються Актом позачергового огляду судна в зв'язку з аварійним випадком по формі 1.9.18.

6.12 Результати позачергового огляду для здійснення державної реєстрації МС оформлюються Актом технічного нагляду судна для здійснення його державної реєстрації по формі 1.9.32.

6.13 Результати позачергового огляду при проведенні експертної оцінки технічного стану МС на відповідність Правилам РУ оформлюються Актом експертної оцінки технічного стану судна відповідно до Правил Регістра судноплавства України по формі 1.9.27.

ЧАСТИНА II ОБ'ЄМ ТЕХНІЧНИХ ОГЛЯДІВ**1 ОБ'ЄМ ТЕХНІЧНИХ ОГЛЯДІВ**

1.1 Узагальнений перелік об'єктів технічного нагляду МС та об'єм їх огляду, при проведенні первісного та чергового технічних оглядів, зазначений у нижченаведеній таблиці.

У таблиці прийняти наступні умовні позначення характеру огляду:

О - зовнішній огляд;

Д - детальний огляд - огляд із забезпеченням, за необхідністю доступу, розкриття або демонтажу;

П - перевірка у дії механізмів, обладнання та пристроїв, їх зовнішній огляд;

Н - перевірка наявності необхідної документації, а також чинних документів і клейм про перевірку або калібрування\повірка контрольно-вимірювальних приладів, якщо вони підлягають такій.

ОБ'ЄМ ТЕХНІЧНИХ ОГЛЯДІВ**ОБ'ЄКТІВ ТЕХНІЧНОГО НАГЛЯДУ МАЛИХ СУДЕН ТА ВОДНИХ МОТОЦИКЛІВ ПРИ ПРОВЕДЕНІ ПЕРВІСНОГО/ЧЕРГОВОГО ОГЛЯДУ**

№ п/п	Об'єкт огляду	Об'єм огляду
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1	Корпус	
1.1	<i>Підводна частина корпусу (із зовнішнього боку):</i>	
1.1.1	Форштевень, ахтерштевень, киль, кронштейни гребних валів	О
1.1.2	Зовнішня обшивка	О
1.1.3	Кінгстонні ящики, шахти лагів, ехолотів, висувних і поворотно-висувних пристроїв	О
1.2	<i>Надводна частина корпусу (із зовнішнього боку):</i>	
1.2.1	Форштевень, ахтерштевень	Д
1.2.2	Зовнішня обшивка	Д
1.2.3	Настил верхньої палуби	Д
1.2.4	Надбудови, рубки (обшивка, палуби, перегородки)	Д
1.2.5	Комінгси люків, тамбурів і вентиляторів	Д
1.2.6	Фальшборт і штормові портики, леєрний пристрій	Д
1.2.7	Фундаменти лебідок, брашпилів і шпилів, гвинтових стопорів, кнехтів, кіпових планок і бітенгів	Д
1.2.8	Вантажна марка і марка поглиблення	О
1.3	<i>Приміщення усередині корпусу:</i>	
1.3.1	Сухі відсіки, ланцюгові ящики, кофердами	Д
1.3.2	<i>Танки:</i>	
1.3.2.1	танки прісної води, баластні танки і збірні танки стічних вод	Д
1.3.2.2	танки паливні й масляні	Д
1.3.3	Машинні приміщення (включаючи фундаменти головних і допоміжних механізмів)	Д
1.3.4	Інші приміщення корпусу, надбудов і рубок	Д
1.3.5	Автоматичні голівки повітряних труб	Д
2	Пристрої, обладнання і забезпечення	
2.1	<i>Закриття:</i>	
2.1.1	Закриття люків і горловини відкритих ділянок палуб і всередині надбудов, зовнішні двері надбудов і рубок, вікна-ілюмінатори, закриття вентиляційних розтрубів і отворів	О
2.2	Рульовий пристрій	О
2.3	<i>Якірний пристрій:</i>	

1	2	3
2.3.1	Клюзи	О
2.3.2	Якорі, ланцюги і троси	О
2.3.3	Стопори і пристрої для віддачі ланцюгів	Д П
2.4	<i>Швартовий пристрій:</i>	
2.4.1	Кнехти, клюзи, кіпові планки, троси й інше обладнання	О
2.5	<i>Буксирний пристрій:</i>	
2.5.1	Кнехти, бітенги, клюзи і троси	О
2.6	Щогли	О
2.7	Ремонтний комплект	О
3	Протипожежний захист	
3.1	<i>Конструктивний захист:</i>	
3.1.1	Двері протипожежні	О П
3.2	<i>Стационарні системи пожежогасіння:</i>	
3.2.1	Водопожежна, спринклерна, водяного зрошування	Д П
3.2.2	Система піногасіння	Д П
3.2.3	Система вуглекислотного гасіння, система аерозольного гасіння	Д П
3.3	Протипожежне забезпечення, запасні частини й інструменти	Н О П
3.4	Контрольно-вимірювальні прилади	О
4	Механічна установка	
4.1	<i>Двигуни внутрішнього згорання:</i>	
4.1.1	Головний двигун внутрішнього згорання	П
4.1.2	Допоміжні двигуни внутрішнього згорання	П
4.2	<i>Валопровід, рушій, дейдвудний пристрій і засоби активного керування судном (ЗАКС):</i>	
4.2.2	Гребний гвинт	О П
4.2.3	Головні ЗАКС (рушійно-рульові колонки, водометні рушії)	О П
4.3	<i>Допоміжні механізми:</i>	
4.3.1	Насоси	П
4.3.2	Компресори	П
4.3.3	Вентилятори вибухонебезпечних приміщень	П
4.3.4	Рульова машина	П
4.3.5	Якірні механізми	Д П
4.3.6	Швартовні механізми	Д П
4.3.7	Запасні частини	О
4.4	Забортний підвісний мотор	О П
5	Системи і трубопроводи	
5.1	Осушувальна, баластна системи і системи кренування, дистанційні приводи:	Д П
5.1.1	шпінгати, що перетинають борти, палуби, перегородки і платформи, грязьові коробки, компенсатори	Д П
5.2	Повітряні труби, труби переливання і вимірювальні трубопроводи, пристрої продування, дегазації й вентиляції танків	Д
5.3	<i>Система вентиляції:</i>	
5.3.1	вентиляційні канали, що перетинають водонепроникні і протипожежні перекриття, їх заслінки	Д П
5.4	Паливна система рідкого палива, компенсатори, гнучкі з'єднання і вогнезахисні покриття	Д П
5.5	Система змащувального мастила і гідравліки	Д П
5.6	Система водяного охолодження	Д П
5.7	Система стисненого повітря	Д П
5.8	Система гідравлічного приводу	Д П

1	2	3
5.9	Арматура донна і бортова	Д П
5.10	Стічні труби	Д
5.11	Контрольно-вимірювальні прилади	Н
6	Електрообладнання	
6.1	<i>Гребні електричні установки:</i>	
6.1.1	головні генератори, агрегати збудження	Д П
6.1.2	розподільні пристрої	Д П
6.1.3	пульти управління і контролю	Д П
6.2	<i>Основні і аварійні джерела електричної енергії:</i>	
6.2.1	генератори	Д П
6.2.2	аккумулятори	Д П
6.3	Пристрої перетворення електричної енергії, призначені для живлення споживачів відповідального призначення	Д П
6.4	<i>Розподільні пристрої:</i>	
6.4.1	головний і аварійний розподільні щити	Д П
6.4.2	розподільні щити сигнально-відрізнявальних вогнів	Д П
6.4.3	розподільні щити	Д П
6.4.4	щити і пульти контролю, управління і сигналізації	Д П
6.5	<i>Кабельна мережа:</i>	
6.5.1	кабелі і дроти	Д
6.5.2	захист кабелів (додаткова), прохід кабелів через водонепроникні і протипожежні перегородки і палуби	Д
6.6	<i>Електроприводи пристроїв і механізмів відповідального призначення, а також їх контрольна, захисна, пускова і регульовальна апаратура:</i>	
6.6.1	насосів, компресорів, якірних пристроїв, вентиляторів	Д П
6.6.2	рульових пристроїв, авторульовий	Д П
6.6.3	швартових механізмів	Д П
6.7	<i>Освітлення:</i>	
6.7.1	приміщень і просторів, важливих для забезпечення безпеки і руху судна, придатності до проживання	Д П
6.7.2	інших приміщень	Д П
6.7.3	аварійне	Д П
6.7.4	сигнально-відрізнявальні і сигнально-проблискові вогні	Д П
6.8	<i>Електричні нагрівальні і опалювальні пристрої та прилади:</i>	
6.8.1	стаціонарні опалювальні і нагрівальні прилади	П
6.9	Обладнання електричне і кабелі у вибухонебезпечних приміщеннях і просторах	О
6.10	Пристрої сигналізації і внутрішнього зв'язку	Д П
6.11	<i>Захисні пристрої:</i>	
6.11.1	блискавковідвідний пристрій	О
6.11.2	захисні заземлення	О
7	Обладнання автоматизації	
7.1	Системи комплексної автоматизації (суден, механічних установок)	Д П
7.2	Системи централізованого контролю	Д П
7.3	<i>Системи автоматизації (системи дистанційного управління (ДУ) і дистанційного автоматизованого управління (ДАУ) головними механізмами):</i>	
7.3.1	головними двигунами	Д П
7.3.2	електростанцією (з системами синхронізації і розподілу навантаження енергії)	Д П
7.3.3	дизель-генераторами	Д П

1	2	3
7.3.4	компресорами	Д П
7.3.5	сепараторами, фільтрами	Д П
7.4	<i>Системи автоматизації загальносуднових систем:</i>	
7.4.1	баластної	Д П
7.4.2	осушувальної	Д П
7.4.3	паливної	Д П
7.4.4	пожежогасіння	Д П
7.4.5	вентиляції загальносуднової	Д П
7.5	<i>Пристрої автоматизації:</i>	
7.5.1	регулятори рівня, тиску, температури, в'язкості та ін.	Д П
7.5.2	датчики і сигналізатори рівня, тиску (перепаду тиску), температури, потоку, солоності, вібрації та ін.	Д П
7.5.3	пульти і щити управління, контролю і сигналізації	Д П
7.5.4	прилади дистанційні контрольні-вимірювальні	Н
8	Рятувальні засоби і пристрої	
8.1	Рятувальні плоти із спусковими пристроями і пристроями відокремлення; рятувальні круги, рятувальні жилети, гідротермокостюми, теплозахисні засоби	Е О
8.2	Лінеметальні пристрої	О
9	Сигнальні засоби	
9.1	Сигнальні фігури і піротехнічні засоби	О
9.2	Звукові сигнальні засоби	П
9.3	Сигнально-відрізнявальні вогні	Д П
10	Радіобладнання	
10.1	Супутниковий аварійний радіобуй (АРБ/ЕPIRB)	Н П
10.2	УКХ-радіостанція	Д П
10.3	ПХ-радіоустановка, ПХ/КХ-радіоустановка	Д П
10.4	Приймач служби НАВТЕКС	Д П
10.5	Радіолокаційний відповідач і передавач АІС	П
10.6	Засіб оперативного зв'язку з берегом	П
11	Навігаційне обладнання	
11.1	Приймоіндикатор місцезнаходження глобальної навігаційної супутникової системи (GPS)	П
11.2	Радіолокаційна станція, радіолокаційний відбивач, барометр, бінокль призматичний, компас магнітний	П
11.3	Ехолот, лаг	Д П

1.2 Об'єм позачергового огляду МС або окремих його механізмів, пристроїв, обладнання і забезпечення та порядок його проведення, визначає Регістр залежно від поданої заявки та необхідного об'єму нагляду і технічного стану МС.

1.3 Технічний нагляд за суднами флоту рибної промисловості України, що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року, проводиться за об'ємами, визначеними у нижченаведений таблиці.

У таблиці прийняти наступні умовні позначення характеру огляду:

О - зовнішній огляд;

Д - детальний огляд - огляд із забезпеченням за необхідністю доступу, розкриття або демонтажу;

П - перевірка у дії механізмів, обладнання та пристроїв, їх зовнішній огляд;

Н - перевірка наявності чинних документів або тавра про перевірку відповідними компетентними органами;

З - заміри зносів, зазорів, перевірка опору ізоляції тощо;

Т - випробування тиском (гідрравлічне, пневматичне).

ОБ'ЄМ
технічного нагляду за суднами рибної промисловості, що не підлягали нагляду
класифікаційного товариства до 01.01.2022 року

№ з/п	Об'єкт огляду	Вид огляду	
		первісний, позачерговий	черговий
1	2	3	4
1	Корпусні конструкції	Д, З	О
2	Перо стерна, його кронштейн, гельмпортова труба	Д, З	О
3	Надбудова та/або рубка	Д, З	О
4	Комінгси люків, кришки люків, двері та ілюмінатори	Д, З	О
5	Фальшборт та/або леєрне огороження	Д, З	О
6	Фундаменти механізмів та пристроїв	Д, З	О
7	Внутрішні приміщення	Д, З	О
8	Паливні та водяні баки з трубами та шлангами, арматурою та насосами	Д, З, Т	О
9	Балер стерна, штирі, підшипники, деталі з'єднання	Д, З	О
10	Стерновий привід	Д, З	О
11	Якорі, ключи, напівключи	Д, З	О
12	Якірні ланцюги та троси	Д, З	О
13	Стопори, їх пристрої, кнехти, бітенги, качки	О	О
14	Буксирний пристрій	О	О
15	Конструктивний протипожежний захист, засоби гасіння, постачання та інструмент	О	О
16	Рятувальні засоби	О, Н	О, Н
17	Сигнальні засоби	Д, П	О, П
18	Радіобладнання	Д, З, П	З, П
19	Навігаційне обладнання та постачання	Д, З, П	З, П
20	Двигуни внутрішнього згоряння	Д, З, П	З, П
21	Передачі та роз'єднувальні муфти	Д, З, П	З, П
22	Валопровід, підшипники валопроводу, дейдвудні труби	Д, З, П	З, П
23	Фланцеві та муфтові з'єднання	Д, З, П	З, П
24	Гребний вал (гвинт)	О, П	О, П
25	Донно-забортна арматура	Д, З, П	З, П
26	Осушувальний насос	Д, П	О, П
27	Джерела електропостачання (акумулятори, генератори)	Д, З, П	О, П
28	Щити та пульти контролю, керування та сигналізація	Д, З, П	О, П
29	Кабельна мережа	Д, З, П	О, П
30	Електроприлади відповідного призначення, освітлення, сигнально-відрізнявальні вогні, електричні нагрівальні та опалювальні прилади	Д, З, П	О, П
31	Контрольна, пускова та регулювальна апаратура	О, З	О
32	Блискавковідвідні пристрої та захисне заземлення	О, З	О, З
33	Контрольно-вимірювальні прилади	О, Н, П	О, Н, П
34	Якірні підйомні механізми (брашпиль, шпиль, лебідка)	Д, З, П	О, П
35	Рангоут	О, З	О
36	Стоячий такелаж	О, З	О
37	Біговий такелаж	О, П	О, П
38	Лебідки	О, П	О, П

2 ПЕРВІСНИЙ ОГЛЯД

2.1 Первісний огляд проводиться в об'ємі чергового огляду з метою підтвердження відповідності МС вимогам Правил М і класифікації МС. Проводиться як на плаву, так і на березі/в доці.

2.2 Порядок проведення первісного огляду залежить від наявності реєстраційних документів МС у Судновий книзі:

.1 На МС, що знаходяться у процесі здійснення їх державної реєстрації у Судновий книзі, за письмовим зверненням судновласника/пред'явника МС, після проведення огляду МС, Регістр оформлює Акт огляду за формою 1.8.1.

У процесі проведення огляду інспектор РУ виконує:

- аналіз наданих судновласником судових документів і технічної документації відповідно до п. 3.2 розд. 3 част. I Керівництва;
- загальний огляд МС, під час якого інспектору РУ необхідно виконати попередню оцінку технічного стану МС і оформити Акт огляду за формою 1.8.1, у якому інспектор РУ зазначає результати проведеної попередньої оцінки відповідності МС заявленим відомостям про нього, попередньо оцінює технічний стан МС;
- фотофіксацію МС та оглянутих об'єктів.

.2 Для МС, зареєстрованих у Судновий книзі, судновласник/пред'явник МС направляє до Регістра письмову заявку на первісний огляд МС. При позитивних результатах первісного огляду Регістром оформляється Свідоцтво про придатність судна до плавання за формою 1.1.3.

У процесі проведення первісного огляду інспектор РУ виконує:

- аналіз наданих судновласником судових документів і технічної документації відповідно до п. 3.2 розд. 3 част. I Керівництва;
- первісний огляд МС в обсязі чергового, та при позитивних результатах інспектору РУ необхідно визначити технічний стан МС і оформити Свідоцтво про придатність судна до плавання за формою 1.1.3;
- фотофіксацію МС та оглянутих об'єктів.

2.3 На судно, що отримало оцінку «непридатне», складається Акт огляду за формою 1.8.1 у двох екземплярах, з внесенням інформації про виставлені вимоги, один екземпляр акту передається судновласнику або уповноваженій судновласником особі. Після усунення вказаних в акті зауважень судно може бути пред'явлене повторно до первісного технічного огляду.

3 ЧЕРГОВИЙ ОГЛЯД

3.1 Загальні положення.

.1 Черговий технічний огляд проводиться після закінчення строку дії Свідоцтва про придатність судна до плавання, у разі позитивних результатів судну або водному мотоциклу видається нове Свідоцтво про придатність судна до плавання.

Черговий огляд включає огляд підводної частини судна у доці, на сліпі або на березі, проводиться з інтервалом 5 років для самохідних та несамохідних суден і 6 років для стоянкових суден.

За погодженням з Регіональним представництвом РУ допускається провести огляд підводної частини МС на плаву із застосуванням засобів підводного телебачення визнаними РУ організаціями.

.2 Під час проведення чергового огляду судновласник повинен надати судову технічну документацію відповідно п. 3.2 розд. 3 част. I Керівництва. Якщо судновласник не може надати технічну документацію в повному обсязі, ним мають бути прийняті заходи для забезпечення судна необхідною документацією з проведенням, за необхідністю, відповідних розрахунків і випробувань.

.3 Узагальнений об'єм перевірок (випробувань) під час чергового технічного огляду МС

наведений у таблиці розд. 1 част. II Керівництва.

.4 Інженер-інспектор має право затребувати, у необхідних випадках, від судовласника або уповноваженої судовласником особи, забезпечення виконання додаткових умов при огляді - створення крену, диференту або підйому судна на берег/у док і т.і.

.5 Оцінка технічного стану судна встановлюється окремо по: корпусу і надбудовам/рубкам, пристроям, обладнанню і забезпеченню, протипожежному захисту, механічній установці і електрообладнанню.

.6 Для визначення придатності судна до плавання мають передбачатись дві оцінки його технічного стану: «придатне», «непридатне». Оцінка технічного стану судна в цілому встановлюється за нижчою оцінкою, отриманою при огляді елементів/об'єктів нагляду судна.

.7 При отриманні судном оцінки «придатне» судовласнику або уповноваженій судовласником особі видається Свідоцтво про придатність судна до плавання.

.8 На судно, технічний стан якого визначений як «непридатний», складається Акт огляду за формою 1.8.1 у двох екземплярах, з внесенням інформації про невідповідності/зауваження/вимоги, один екземпляр Акту передається судовласнику або уповноваженій судовласником особі. Після усунення вказаних в Акті невідповідностей/зауважень/вимог, судно може бути пред'явлене повторно до чергового технічного огляду.

3.2 Корпус.

.1 Загальні положення

.1.1 Цей розділ містить положення щодо огляду корпусів та надбудов і/або рубок МС.

.1.2 Оцінка технічного стану корпусу, надбудови і/або рубок суден проводиться відповідно до вимог Правил М, нормативно-правових актів і нормативних документів з технічної експлуатації судна, безпеки судноплавства, проектної документації з метою визначення його зносу, наявності деформацій та інших пошкоджень, які зменшують загальну міцність корпусу та місцеву міцність окремих конструкцій.

.1.3 Під час огляду корпусу судна, корпусних конструкцій, надбудов і/або рубок перевіряються: зовнішня обшивка, перегородки, набір корпусу (особливо під механізмами, у паливних цистернах, водонепроникних відсіках, в районі виходу назовні елементів трубопроводів); настил палуб, палубні вирізи, комінгси люків, надбудов і/або рубок, а також технічний стан кокпітів, леєрного огороження, захисних сіток тощо.

.1.4 Під час огляду корпусу перевіряється правильність нанесення ватерлінії або вантажної марки відповідно до встановлених вимог щодо висоти мінімального надводного борту.

.2 Загальні вказівки щодо проведення огляду

.2.1 Узагальнений обсяг огляду має включати перевірку:

- водонепроникної цілісності корпусу;
- об'єму та розташування кокпітів та рецесів;
- розташування люків та закриттів;
- відсутність дефектів корпусу, надбудов і/або рубок, зазначених у п. 3.2 та у залежності від матеріалу корпусу та надбудови/рубки додатково у пп. 4.4, 5.4, 6.1, 7.4, 8.3, 9.1 та 10.1.

.2.2 Для огляду судно має бути встановлене таким чином, щоб був забезпечений доступ до районів, що підлягають контролю. Корпус має бути очищеним, приміщення повинні бути прибрані та осушені.

.3 Визначення технічного стану

.3.1 Технічний стан корпусу, надбудови і/або рубок суден встановлюється за ступенем зносу їх основних в'язів, наявності деформацій та інших пошкоджень, що знижують загальну та місцеву міцність.

.3.2 Незалежно від матеріалу, з якого виготовлений корпус, надбудова і/або рубки, технічний стан судна визнається як «непридатний» у наступних випадках:

.1 є загальний залишковий прогин (перегин) корпусу, з розривами, тріщинами, втратою стійкості балок поздовжнього набору та їх книць, комінгсів люків, складками обшивки палубного настилу, обшивки днища, бортів або іншими ознаками перелому, що намітився;

.2 судно перебуває у затопленому стані;

.3 є свищі, пробоїни в обшивці корпусу, у водонепроникній палубі, у перегородках, тріщини обшивки корпусу, значний корозійний знос обшивки і набору;

.4 виявлено наявність розшарування обшивки, відшарування приформовок від обшивки та елементів набору, що порушують непроникність, тріщин по обшивці і набору корпусів із полімерних композиційних матеріалів (склопластику, багатошарових композицій, тощо);

.5 порушена цілісність водонепроникних перегородок;

.6 відсутні або розгерметизовані передбачені конструкцією гермовідсіки, повітряні ящики та блоки плавучості;

.7 нещільно закриті повітряні ящики та гермовідсіки;

.8 виявлено наявність дефектів транцевої дошки або її невідповідність потужності встановленого на судні підвісного двигуна;

.9 при виявленні руйнувань у місцях з'єднання елементів конструкції корпусу за допомогою зварювання, клепання, склеювання, цвяховим та іншим з'єднанням (є розклеювання та тріщини в швах, непроварювання у швах, випадання швів, випадання або ослаблення заклепок, цвяхів та болтових з'єднань);

.10 має місце руйнування або відсутність передбаченої проектом конструкції кріплення до корпусу (болтів, шпильок, гайок, заклепок, зварних швів тощо), у тому числі відсутність стопорних пристроїв на різбових з'єднаннях фальшкілів, плавників, дейдвудних та гелмпортних труб;

.11 при виявленні водотечі;

.12 порушення компоновання або виявлення пошкоджень конструкцій, що унеможливають витікання палива за борт, а також потрапляння палива в приміщення (відсіки) суден, призначені для розміщення екіпажу та вантажу;

.13 при несправності засобів захисту екіпажу та пасажирів, закриття отворів;

.14 наявність видимих пошкоджень корпусів суден, виготовлених із полімерних композиційних матеріалів, дерева та фанери (короблень, надрізів, стирань, слідів ремонту, що знаходяться нижче ватерлінії), які можуть спричинити за собою водотічність;

.15 наявність червоточин, ураження гниллю елементів корпусу дерев'яних суден.

Допускаються відмінні від регламентованих керівництвом норми зносів та параметри деформацій, якщо дефекти усунуті шляхом введення додаткових підкріплень або представлені обґрунтовані розрахунки, що підтверджують достатній запас міцності зношених та деформованих в'язей або корпусу судна взагалі;

.16 фільтрації води, оголення арматури для залізобетонних корпусів.

.3.3 Підставою для оцінки технічного стану корпусу, надбудови і/або рубок як «придатний» є відсутність будь-яких дефектів, зазначених у п. 3.2.

.4 Огляд корпусів суден, виготовлених із сталі

.4.1 Вимоги цього пункту поширюються на корпуси суден, виготовлених із сталі.

.4.2 Норми середніх залишкових товщин основних груп в'язей для суден довжиною більше 12 м наведені у табл. 3.2.4.2.

За узгодженням із Регістром, мінімальна залишкова товщина листів обшивки може бути прийнята зменшеною на 0,2S по відношенню до норм середніх залишкових товщин, зазначених у табл. 3.2.4.2, але у цьому випадку залишкова товщина листа не повинна прийматися менше 0,5 проектної товщини.

Для суден довжиною $L \leq 12$ м середня залишкова товщина основних груп в'язей повинна бути не менше 2,0 мм.

Таблиця 3.2.4.2

Основні групи в'язей корпусу	Норми середніх залишкових товщин
Настил палуби, обшивка днища, скуловий пояс, комінгси люків, набір палуби та днища	0,6S
Обшивка бортів у будь-якому перерізі по довжині корпусу	0,55S
Набір бортів, поперечних водонепроникних перегородок на будь-якій ділянці по довжині корпусу	0,55S
<p>Примітка.</p> <p>1. S – проектна товщина групи елементів в'язей корпусу, мм.</p> <p>2. Норми зносів груп в'язей корпусу судна слід приймати стосовно до товщин, зазначених у проекті, а за відсутності проектних даних - стосовно товщин, регламентованих «Правилами класифікації і постройкі малих судов».</p> <p>3. Оцінку технічного стану корпусу за зношуванням необхідно встановлювати залежно від ступеня зносу окремих груп в'язей із найгіршою оцінкою.</p> <p>4. Значення середнього зносу визначається як відношення суми залишкових товщин у місцях контрольних вимірювань, віднесене до контрольних вимірювань на вибраній площі. Як обрана площа зазвичай приймається площа поверхні корпусу (палуби) шириною в шпацию та довжиною близько метра або погонний метр елементів набору корпусу.</p>	

4.3 Норми місцевих залишкових деформацій конструкцій наведені у табл. 3.2.4.3.

Таблиця 3.2.4.3

Нормований параметр	Норми місцевих залишкових деформацій
Ступінь поширення вм'ятин по ширині корпусу в одному перерізі bi/B окремо для палуби та днища в середній частині корпусу	0,35
Максимально допустима стрілка прогину вм'ятин f мм, для палуби та днища:	
в середній частині корпусу	$\frac{1}{12}$ шпациї
в кінцевих частинах судна	$\frac{1}{10}$ шпациї
Максимально допустима стрілка прогину вм'ятин f мм, для бортів і подвійного дна незалежно від розташування вм'ятин за довжиною судна	$\frac{1}{10}$ шпациї
<p>Примітки.</p> <p>1. bi - сумарна протяжність вм'ятин по ширині судна, м; B - ширина палуби або днища, м.</p> <p>2. При розбіжності оцінок за різними нормованими показниками технічний стан слід оцінювати за найгіршою оцінкою.</p> <p>3. Середньою частиною корпусу вважається ділянка довжини судна, що дорівнює $0,5L_n$ (по $0,25L_n$ до носу та корми від мідель-шпангоуту), кінцеві частини судна – частини довжини судна, розташовані за межами середньої частини довжини судна, де L_n – найбільша довжина судна, м, див. п. 1.3.4.10.2.4 частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.</p>	

4.4 Технічний стан корпусу визначається як «непридатний» у наступних випадках, на доповнення до випадків, зазначених в п. 3.2.3.2:

- при зносі в'язів, що перевищують норми, встановлені у п. 3.2.4.2;
- при відношенні f/l , що перевищує 0,1, де f , мм максимальна стрілка прогину вм'ятини, l , мм - мінімальна хорда вм'ятини;
- значення стрілок прогину гофрування та бухтин перевищують норми, встановлені у табл. 3.2.4.3;
- виявлено знос зварних швів на глибину нижче поверхні листів, що з'єднуються, на довжині більше 20% довжини шва.

5.0 Огляд корпусів суден, виготовлених із легких сплавів

5.1 Вимоги цього пункту поширюються на корпуси суден, виготовлених із сплавів на основі алюмінію.

5.2 Норми середніх залишкових товщин основних груп в'язей для суден довжиною більше 12м наведені у табл. 3.2.5.2.

Таблиця 3.2.5.2

Матеріал	Основні групи в'язей	Норми середніх залишкових товщин
1. Дюралюмінієві сплави	Обшивка днища, набір днища	0,85S
	Настил палуби (корпусу, тенту надбудови), набір палуби (корпусу, надбудови)	0,8S
	Обшивка борту, набір борту	0,8S
2. Алюмінієво – магнієві сплави	Обшивка днища, набір днища	0,75S
	Настил палуби (корпусу, тенту надбудови), набір палуби (корпусу, надбудови)	0,8S
	Обшивка борту, набір борту	0,75S

Примітка. S – проектна товщина групи елементів в'язей, мм.

Для суден довжиною $L \leq 12$ м допускається зменшення середніх залишкових товщин основних груп в'язей на $0,1S$ у порівнянні з даними, вказаними в табл. 3.2.5.2.

.5.3 Норми місцевих залишкових деформацій конструкцій наведені у табл. 3.2.5.3.

Таблиця 3.2.5.3

Нормований параметр	Норми місцевих залишкових деформацій
Відносна протяжність вм'ятин по ширині корпусу в одному перерізі $\sum b_i/B$ окремо для палуби та днища	0,2
Відносна протяжність вм'ятин по висоті бортів в одному перерізі $\sum h_i/D$ окремо для кожного борту	0,4

Примітка. b_i – протяжність (розмір) окремої вм'ятини по ширині судна, м; B – ширина судна, м; h_i – протяжність (розмір) окремої вм'ятини по висоті борту, м; D – висота борту, м.

.5.4 Технічний стан корпусу визначається як «непридатний» у наступних випадках, на доповнення до випадків, зазначених в п. 3.2.3.2:

- .1** відношення стрілки прогину вм'ятини до її найменшого розміру у плані f/l перевищує 0,05 та 0,07 для корпусів з дюралюмінієвих та алюмінієво-магнієвих сплавів відповідно;
- .2** максимальні стрілки прогину гофрування перевищують 0,03 та 0,05 відстані між балками суднового набору для дюралюмінієвих та алюмінієво-магнієвих сплавів відповідно;
- .3** максимальні стрілки прогину бухтин перевищують 0,05 та 0,07 відстані між балками суднового набору для дюралюмінієвих та алюмінієво-магнієвих сплавів відповідно;
- .4** ослаблення заклепувальних з'єднань призвело до порушення непроникності;
- .5** сумарна ширина листів зовнішньої обшивки та настилів палуб, схильних до міжкристалічної та плівкової корозії (характерний сірий наліт, глибокі виразки, спучування та розшарування металу) перевищує 0,2 ширини основних груп в'язей у цьому перерізі.

.6 Огляд корпусів суден, виготовлених із полімерних композиційних матеріалів

.6.1 Узагальнений об'єм огляду корпусу, на додаток до пп. 1.1, 1.3 част. II Керівництва, включає перевірку:

- водотечі;
- відсутності тріщин, осмотичного пузиріння, відшарування оболонки;
- відсутності сколів, тріщин декоративного шару, тріщин обшивки;
- відсутності тріщин, відриву приформувань.

.6.2 Технічний стан корпусу визначається як «непридатний» у випадках наявності будь-яких дефектів, зазначених в п. 3.2.6.1.

.7 Огляд дерев'яних корпусів суден

.7.1 Вимоги цієї глави поширюються на корпуси із зовнішньою обшивкою з дощок вгладь, клінкерною, діагональною, рейковою, рейковою ламінованою, шпоновою ламінованою, фанерною, а також композитною (дерев'яне з покриттям армованим пластиком).

.7.2 Узагальнений об'єм огляду дерев'яного корпусу, на додаток до пп. 1.1, 1.3 част. II Керівництва, включає перевірку відсутності наступних дефектів:

- тріщини, розшарування у зовнішній обшивці, наборі, районах шпунтового поясу, районах притикання до штевнів, виходу гребного валу, гелмпорту, забортних отворів, цистерн, транці, настилі палуби, ватервейсі, комінгсах рубки, кокпіту, люків,

колодязя кокпіту;

- наявність червоточин, ураження гниллю елементів корпусу, механічне зношування (стирання), сколів у зовнішній обшивці та настилі палуби.

.7.3 Норми середніх залишкових товщин основних груп в'язей для суден наведені у табл. 3.2.7.3.

Таблиця 3.2.7.3

Основні групи в'язей	Норми середніх залишкових товщин
Обшивка днища, набір днища	0,75S
Обшивка борта, настил палуби, бортовий і палубний набір	0,7S
<i>Примітка.</i> S – проектна товщина групи елементів в'язей, мм.	

У будь-якому випадку залишкова товщина зовнішньої обшивки з дощок повинна бути не менше 20 мм, а із фанери - не менше 6 мм.

При використанні табл. 3.2.7.3 враховується наступне:

- вказані в таблиці норми дійсні для середньої частини та кінцевих частин судна;
- в межах норм, вказаних в табл. 3.2.7.3, можливе загнивання, пошкодження обшивки і набору – розшарування фанери, поверхневі тріщини, сколи, подряпини, подрізи та інші дефекти, які не порушують водонепроникність корпусу.

.7.4 Критерії оцінки при визначенні технічного стану дерев'яного корпусу, на додаток до п. 3.2.3.2:

- залишкові товщини хоча б однієї з основних груп в'язей виходять за межі, зазначені в табл. 3.2.7.3;
- спостерігаються розшарування обшивки, надрізи, короблення фанерних листів, ослаблення з'єднань (випадання чи ослаблення у гніздах шурупів тощо), що порушують непроникність;
- з'явилися тріщини по обшивці та набору;
- встановлено наявність червоточин, ділянок ураження гниллю;
- зафіксовано загнивання дерев'яної обшивки до глибин, за яких товщини обшивальних поясів, що залишилися після видалення гнилі, менше товщин, що визначаються з урахуванням норм допустимого зносу;
- знос головок металевого кріплення більше $\frac{1}{3}$ їх висоти та зменшення діаметра болтів (цвяхів) більше 0,1 первісного діаметра.

.7.5 Технічний стан корпусу визнається як «непридатний» у випадках наявності будь-яких дефектів, зазначених в 3.2.7.4.

.8 Огляд корпусів суден із армоцементу та залізобетону

.8.1 Огляд залізобетонних корпусів допускається проводити на плаву, якщо огляд відсіків зсередини показує відсутність дефектів, пошкоджень і водотечі, а водолазний огляд (за необхідності) показує відсутність дефектів і пошкоджень.

.8.2 За вказівкою інженера-інспектора РУ виконується розкриття захисних настилів і зашивок на бортах, транцевих перегородках і палубах для огляду плит під ними.

.8.3 Визначення технічного стану залізобетонних конструкцій корпусу

.1 При огляді інженер-інспектор РУ повинен переконатися у відсутності тріщин, пробіїн, руйнуванні поверхні і відставанні бетону від арматури, водотечі і фільтрації, а також звернути увагу на об'єм і якість закладень пошкоджених місць.

.2 Основними дефектами залізобетонних конструкцій корпусу є:

- пробіїни в плитах обшивки і настилів;
- відколи и викришування захисного шару бетону;
- тріщини в плитах обшивки, настилів і балках набору;
- фільтрація води і палива через обшивку;
- корозійний знос бетону і арматури.

.3 Технічний стан залізобетонного корпусу визнається «придатним», якщо кожен з параметрів, що нормується, задовольняє вимогам табл. 3.2.8.3

Таблиця 3.2.8.3

Нормований параметр	Норми дефектів і пошкоджень
1. Водотечія, фільтрація, затемнення бетону	Окремі темні плями з сивою поверхнею і незначною фільтрацією
2. Руйнування поверхні, виколювання, стирання бетону	10% площі плити з частковим оголенням арматури
3. Закладення пробоїн, тріщин	Площа закладених по водотічним місцям пробоїн і наскрізних тріщин не перевищує 30% площі плити

При використанні табл. 3.2.8.3 необхідно враховувати наступне:

– під плитами залізобетонного корпусу розуміються плити палуб, бортів, днища, транців, поперечних і повздовжніх перегородок, обмежених набором;

– вказані в таблиці норми дефектів і пошкоджень дійсні для середньої частини судна і кінцевостей (зсередини і ззовні корпусу);

– пробоїни, закладені за допомогою кесона з відновленням арматури та з використанням бетону проектної марки, а також закладення ненаскрізних тріщин з обробленням кромки при визначенні технічного стану не приймаються до уваги.

.4 Технічний стан корпусу визнається «непридатним», якщо хоча б один з параметрів не відповідає нормам, наведеним в табл. 3.2.8.3.

.9 Огляд суден з надувним корпусом

.9.1 При визначенні технічного стану суден з надувним корпусом повинні виконуватися вимоги розд. 10.1 част. II. Корпус Правил М, а також необхідно звертати увагу на наявність в обшивці розшарувань, витирання, надрізів, рисок, подряпин та інших місцевих дефектів, а також повітрянепроникності й цілісності надувних балонів.

.9.2 При огляді обов'язково проводиться випробування корпусу на повітрянепроникність з використанням застосовних положень розд. 11 част. II. Корпус Правил М.

.10 Огляд суден з каркасно-тканинним корпусом

.10.1 При визначенні технічного стану суден з каркасно-тканинним корпусом повинні виконуватися вимоги розд. 10.4 част. II. Корпус Правил М, а також необхідно звертати увагу на наявність в обшивці і елементах каркасу деформацій, зносу, витирання, надрізів та інших місцевих дефектів, а також цілісності тканинного матеріалу.

.10.2 Судна з каркасно-тканинним корпусом можуть бути допущені до експлуатації тільки на внутрішніх водних басейнах.

3.3 Стерновий пристрій

.1 Мають бути оглянуті видимі частини рульового пристрою, включаючи перо стерна, насадки (у тому числі неповоротні), штирі й петлі, балер, елементи кріплення пера стерна або поворотної насадки з балером, а також елементи корпусу, що належать до рульового пристрою.

Мають бути ретельно оглянуті зварні шви в місцях кріплення неповоротних насадок і гелмпортних труб до корпусу МС.

Рульовий пристрій має бути перевірений на легкість і плавність перекидання пера стерна і поворотної насадки з борту на борт.

.2 При огляді МС стерновий пристрій перевіряється у дії при роботі головного і допоміжного стернових приводів, а також і аварійного приводу. Обмежувачі повороту стерна і поворотної насадки підлягають зовнішньому огляду.

Деталі з'єднання підвісного стерна з балером підлягають ретельному огляду під час кожного чергового огляду стернового пристрою в доці, на сліпі або березі.

Під час проведення усіх видів перевірок, перевірка стернового пристрою проводиться на ходу, стерно або поворотна насадка мають бути повністю зануреними у воду.

.3 Критерії оцінки при визначенні технічного стану стернового пристрою:

- можливість перекидання стерна з борту на борт у межах не менше 35°, для підвісного

- мотора цей кут має бути не менше 30°;
- відсутність заїдань при обертанні штурвалу;
- наявність інформації про положення стерна відносно до діаметральної площини за допомогою встановленого покажчика на місці рульового;
- відсутність розривів каболок в штуртросі;
- відсутність ушкоджень пера стерна і деталей стернового приводу;
- наявність аварійного засобу управління судном на малій швидкості.

3.4 Якірний пристрій

.1 Узагальнений обсяг перевірок (випробувань) якірного пристрою при черговому огляді МС наведений у таблиці розд. 1 част. II Керівництва.

.2 Якорі й клюзи, ланцюги і троси, стопори та пристрої для кріплення і віддачі корінного кінця якірного ланцюга (якщо передбачено) детально оглядаються. Засоби осушення ланцюгових ящиків перевіряються у дії. Якірні ланцюги і троси мають бути викатані з ланцюгових ящиків (за наявності), очищені і розкладені для огляду; якорі також мають бути очищені й укладені для огляду. Має бути перевірена комплектація якорів і якірних ланцюгів згідно з документацією виробника (за наявності).

.3 Під час огляду МС якірний пристрій підлягає перевірці у дії (за наявності механізму для підйому якоря). При цьому перевіряється робота стопорів та пристрою для кріплення і віддачі корінного кінця якірного ланцюга.

.4 Основою для оцінки технічного стану якірного пристрою, якщо не відповідає вимогам діючих Правил М, є наступне:

- зменшення маси якоря внаслідок корозійного зносу більше ніж на 10 %;
- знос ланок якірного ланцюга понад 10 % від первинного діаметру;
- число обривів дротів сталевого якірного троса понад 10 % від їх загальної кількості у будь-якому місці на його довжині, рівній восьми діаметрам, а також при надмірній деформації троса;
- троси з полімерних матеріалів з розірваними каболками, значним зносом і деформацією.

.5 Критерії оцінки при визначенні технічного стану якірного пристрою застосовуються відповідно до вимог Правил М.

3.5 Швартовний пристрій

.1 Під час чергового огляду МС механізми, системи, електричне обладнання у складі швартовного пристрою ретельно оглядаються і перевіряються у дії.

.2 Кнехти, клюзи, кіпові планки, троси й інше обладнання під час оглядів підлягають зовнішньому огляду.

.3 При визначенні технічного стану швартовного пристрою необхідно керуватися наступним:

- сталевий швартовний трос підлягає заміні, якщо у будь-якому місці на його довжині, рівній восьми діаметрам, число обривів дротів складає 1/10 із загального числа дротів, або якщо в результаті поверхневого зношування або корозії діаметр дротів зменшився на 40 % і більше від первинного, а також при надмірній деформації троса;
- троси рослинні і синтетичні підлягають заміні при розриві каболок, появі прілості, значному зносі або деформації;
- ролики кіпових планок, направляючі роульси, кнехти, клюзи і швартовні барабани не повинні мати надмірного зносу, задирів або інших ушкоджень.

.4 Критерії оцінки при визначенні технічного стану швартовного пристрою застосовуються відповідно до вимог Правил М.

3.6 Буксирний пристрій

.1 Узагальнений обсяг перевірок буксирного пристрою під час чергового огляду МС наведений у таблиці розд. 1 част. II Керівництва.

.2 Під час огляду механізми, системи й електричне обладнання у складі буксирного пристрою ретельно оглядаються і перевіряються у дії.

.3 Буксирні гаки в комплекті з їх дистанційним керуванням і пристроєм для захисту від перевантаження, буксирні дуги, арки, тросові стопори, кнехти, бітенги, клюзи і троси ретельно оглядаються.

Дистанційне керування буксирного гака перевіряється у дії.

.4 При визначенні технічного стану буксирного пристрою необхідно керуватися наступним:

- сталевий буксирний трос підлягає заміні, якщо у будь-якому місці на його довжині, рівній восьми діаметрам, число обривів дротів складає 1/10 із загального числа дротів, а також при надмірній деформації троса;
- рослинний трос підлягає заміні при розриві каболок, прілості, значному зносі або деформації;
- гаки, кнехти, бітенги і клюзи не повинні мати надмірного зносу, задириків або інших ушкоджень.

3.7 Протипожежний захист

.1 Черговий огляд протипожежного захисту МС, на додаток до об'єму, зазначеному у таблиці розд. 1 част. II Керівництва, включає нижченаведене.

.2 Після ремонту та установки на МС нових об'єктів протипожежного обладнання проводяться випробування, зазначені при їх виготовленні й установці на МС. Після ремонту систем пожежогасіння проводяться гідравлічні випробування відремонтованих об'єктів (трубопроводів і арматури балонів, резервуарів або танків), а для систем аерозольного гасіння проводяться випробування шляхом імітації запуску системи при відключених генераторах вогнегасного аерозолю.

.3 Під час огляду перевіряється дотримання вимогам Правил М відносно складу об'єктів протипожежного забезпечення, їх комплектності, конструкції, розташування і установки, а також регламентованих характеристик та перевірок.

3.8 Механічна установка.

.1 Головні двигуни, валопроводи з обслуговуючими їх допоміжними механізмами і системами мають бути випробувані у присутності інженера-інспектора РУ на швартовних і ходових випробуваннях з метою перевірки і підтвердження характеристик, регламентованих виробником.

Випробування повинні підтвердити задовільне функціонування обладнання і/або системи за нормальних умов експлуатації для переднього і заднього ходу.

.2 Визначення технічного стану об'єктів механічної установки здійснюється за результатами огляду з використанням актів попереднього огляду і відомостей про виявлений в ході експлуатації знос, ушкодження, несправності, проведені ремонти і заміни, зазначені в судовій документації (формулярах технічного стану, судових актах, машинних журналах за наявністю).

.3 Норми допустимого зносу механізмів, вузлів і деталей визначаються за даними, що містяться в інструкціях і формулярах виробників.

.4 Якщо під час огляду об'єктів механічної установки виявлені зноси, ушкодження або несправності, що перевищують допустимі, або такі що несуть небезпеку МС, об'єкти визнаються такими, що не відповідають вимогам Правил М до усунення дефектів.

.5 Критерії оцінки при визначенні технічного стану механічної установки:

- надійна робота реверсивного пристрою (легкість ходу включення реверсу — чітка фіксація положень «вперед», «назад», «нейтрально», виключення самовільного перемикання реверсу);
- відсутність вібрації двигуна, підвісного мотора, що перевищує значення, допустимі експлуатаційною документацією виробника;
- відсутність протікань палива і масла;
- надійна робота системи дистанційного керування двигуном;
- витіки газів через ущільнення головок блоків, клапанів газорозподілу, форсунок, пускових клапанів і іншої арматури, та прорив газів у картер двигунів внутрішнього

- згоряння;
- нагрівання зовнішніх поверхонь підшипників та інших частин вище граничної температури, встановленої технічною документацією підприємства-виробника, а за відсутності таких даних – вище + 65°C;
- підвищене нагрівання або шумність редукторних передач і муфт, які не зменшуються при зниженні потужності, що передається;
- несправні або такі, що не пройшли калібрування, контрольно-вимірювальні прилади;
- перевищення допустимої температури нагрівання поверхні ізоляції газовипускних колекторів вище за + 200°C;
- відсутність ізоляції з негорючих матеріалів на поверхні механізмів, обладнання та трубопроводах, які нагріваються під час роботи до температури вище ніж + 200°C.

3.9 Валопровід, рушій, дейдвудний пристрій

.1 Узагальнений об'єм і періодичність оглядів та випробувань наведені в таблиці розд. 1 част. II Керівництва.

.2 Валопровід і гребний гвинт не відповідають вимогам Правил М, якщо під час перевірки у дії встановлені: підвищена вібрація, стук, підвищений нагрів підшипників, несправності в роботі масляної системи і механізму зміни кроку гвинта. Причина появи зазначених несправностей має бути виявлена і дефекти усунені.

3.10 Електричне обладнання.

.1 Узагальнений об'єм і періодичність оглядів та випробувань наведені в таблиці розд. 1 част. II Керівництва.

.2 Технічний стан електричного обладнання та кабельної мережі визнається як «придатний», якщо воно знаходиться в працездатному стані, опір ізоляції в нормі, а параметри зносів і дефектів не перевищують допустимих значень, встановлених технічною документацією підприємств-виробників.

.3 Під час проведення перевірки електричного обладнання, живлення усіх споживачів повинне здійснюватися від суднових джерел електричної енергії.

Допускається проведення контролю та перевірки електричного обладнання при живленні його суднових споживачів від берегових джерел електроенергії, які мають належні параметри.

.4 При огляді технічного стану електрообладнання судна повинні бути перевірені:

- опір ізоляції;
- в дії головні розподільні щити, аварійні, групові, сигнально-розпізнавальних вогнів, щити і пульти контролю, управління і сигналізації;
- справність системи вентиляції, що виключає можливість накопичення газів, що виділяються з акумуляторів;
- водозахищене виконання сигнально-розпізнавальних ліхтарів, світильників, штепсельних роз'ємів та вимикачів, розташованих на відкритих частинах судна;
- надійне кріплення акумуляторів та захист їх від проникнення води;
- надійне кріплення та цілісність кабелів;
- функціонування органів управління приводами, їх захисна і пускова апаратура;
- робота вимикаючих пристроїв безпеки;
- спрацьовування кінцевих вимикачів та сигналізації;
- комплект сигнально-розпізнавальних, а також сигнально-проблискових вогнів.

.5 Технічний стан електричного обладнання визнається як «непридатний», якщо:

- опір ізоляції нижче значень, які вказані в таблиці нижче;
- генератори суднової електростанції та електричні двигуни відповідальних пристроїв мають зноси та дефекти, значення параметрів яких перевищують допустимі значення, встановлені технічною документацією підприємства-виробника;
- вийшли з ладу пускорегулюючі пристрої та апаратура електроприводів;
- виявлено контакт частин електричних машин, які обертаються, з нерухомими, або биття валу, що загрожує поломкою машини;
- несправне допоміжне електричне обладнання, що обслуговує генератори суднової

- електростанції (збудники, вентилятори тощо) за відсутності резерву;
- несправні регулятори напруги, апарати комутації, захисту, контролю та сигналізації генераторів електростанції;
- несправні електричні приводи відповідальних пристроїв;
- несправний головний розподільний щит електростанції, внаслідок чого не забезпечується розподіл електричної енергії між відповідальними споживачами та пожежна безпека;
- пошкоджено ізоляцію кабелів (фарбування, роз'їдання, спучування);
- несправні аварійні джерела та споживачі електричної енергії;
- електричне обладнання вибухозахищеного виконання не відповідає вимогам вибухобезпеки або пошкоджено;
- виявлено несправності електричного обладнання, що перешкоджають безпечній експлуатації судна;
- має місце підвищення сили струму або температури обладнання понад допустимі значення.

Таблиця. Допустимі значення опору ізоляції електрообладнання

Найменування електричного обладнання	Допустиме значення опору ізоляції, МОм
Генератори суднової електростанції, для яких відсутня інформація про мінімальне значення допустимого опору ізоляції, при номінальній напрузі до 500В	0,2
Електричні машини, для яких відсутня інформація про мінімальне значення допустимого опору ізоляції	0,2
Генератори і електричні машини, для яких мінімальне значення допустимого опору ізоляції, встановлено технічною документацією підприємством-виробником	Згідно з техдокументацією підприємства-виробника
Головні розподільні пристрої при вимкнених споживачах	1,0
Інші розподільні пристрої, пульти тощо, при номінальній допустимій напрузі: до 100В; від 101В до 500В	0,06 0,2
Магнітні станції, пускові пристрої, резистори тощо	0,2
Сильові кабелі при номінальній напрузі до 500В	0,2
Ланцюги живлення мережі освітлення при номінальній допустимій напрузі: до 100В; від 101В до 500В	0,06 0,2
Ланцюги управління, сигналізації і контролю при номінальній допустимій напрузі: до 100В; від 101В до 500В	0,06 0,2
Акумуляторні батареї при вимкнених споживачах при номінальній напрузі: до 24В; від 25В до 220В	0,02 0,1
<i>Примітки:</i> 1. Вимір опору ізоляції повинен проводитись при нагрітому стані електричного обладнання. 2. В електричних машинах опір ізоляції вимірюють між обмотками і корпусом і між обмотками різних фаз і напруг. 3. У розподільних пристроях опір ізоляції вимірюють між шинами і корпусом і між різними фазами і полюсами при вимкнених зовнішніх ланцюгах, робочих заземленнях, котушках напруги тощо.	

6 Технічний стан кабельних мереж оцінюється за наступним:

- кріплення кабелів і проводів, стан кабелів;
- справність захисних оболонки кабелів та проводів;
- відсутність в оболонках пропалин, тріщин, розривів і вм'ятин;
- наявність втулок у місцях їх проходів через металеві конструкції;

- наявність і стан захисних кожухів;
- справність заземлень металевих обплетень кабелів;
- наявність маркування на кабелях;
- якість опресування та припаювання кабельних наконечників;
- відсутність слідів масла і палива на кабелях, стан пофарбування кабелів та конструкцій, на яких вони кріпляться;
- кабельні з'єднання на відкритих палубах повинні бути водозахисного (IP56) виконання.

.7 Приміщення акумуляторних батарей повинні мати постійну та ефективну вентиляцію. Акумулятори слід встановлювати в герметичних ящиках з вентиляцією або в місцях, що добре провітрюються. Акумуляторні банки не повинні мати тріщини. Зовнішні сполуки батарей повинні бути виконані надійно, покриті вазеліном і мати полюсне позначення (+, -).

Рівень електроліту повинен перевищувати пластини на 1-2 см. Щільність електроліту в лужних акумуляторах повинна бути 1,17-1,25 г/см³, у кислотних - 1,2-1,28 г/см³.

Температура електроліту при роботі батарей не повинна перевищувати + 40°C, а контактні затискачі не повинні надмірно нагріватися.

Ящики з акумуляторами і окремі акумулятори повинні мати надійне кріплення, що унеможливує їх переміщення при вібрації, крені або диференті судна. Акумуляторні ящики повинні бути сухими і чистими. Забороняється сумісне зберігання лужних і кислотних акумуляторів.

.8 На електродвигуни, світильники, інші електричні машини, апарати та обладнання, встановлені у вибухонебезпечних або пожежонебезпечних зонах, повинні бути нанесені знаки, що вказують їх ступінь захисту згідно з діючими стандартами.

.9 Електричні приводи суднових механізмів потужністю 0,5 кВт і більше повинні мати пристрої для відключення живлення:

- поблизу електроприводу;
- на розподільчому щиту живлення.

.10 Головний електропривод рульового пристрою повинен отримувати живлення від ГРЩ по двом окремим фідерам.

.11 Підставою для оцінки технічного стану електрообладнання як «придатне» також є:

- освітлення палуб та проходів, що ведуть до робочих місць, житлових або службових приміщень;
- надійна ізоляція електропроводів, відсутність скручувань та інших пошкоджень, щільність контактних з'єднань;
- наявність герметичних сальникових ущільнень у місцях введення електропроводів через водонепроникні перегородки та палуби;
- водозахисне виконання електропроводів, сигнально-розпізнавальних вогнів та світильників;
- встановлення вимикачів, штепсельних роз'ємів у місцях, захищених від впливу вологи.

3.11 Загальносуднові системи і трубопроводи

.1 Оглядаються і перевіряються у дії осушувальна система, система вентиляції, системи повітряних, переливних і вимірювальних трубопроводів, паливна система і система охолодження спільно з арматурою і механізмами, а також з системами дистанційного керування, контролю, захисту і сигналізації.

.2 При огляді повітряних, переливних і вимірювальних труб мають бути перевірені наявність і стан замкових клапанів повітряних труб кінгстонних ящиків, оглядового скла на трубах переливань, кранів, що самозакриваються, коротких вимірювальних труб в машинному відділенні і пробних кранів, що самозакриваються під ними, покажчиків рівня.

3.12 Вітрильне оснащення

.1 Оглядається і перевіряється у дії вітрильне оснащення МС.

.2 Критерії оцінки технічного стану вітрил (застосовується тільки для МС, у яких вітрила є критичним обладнанням, тобто що впливає на безпеку судноплавства. Такими МС можуть бути вітрильні судна без механічних засобів руху, або вітрильно-моторні судна, у яких

енергетична установка дозволяє маневрувати в порту, проте якої недостатньо для здійснення самостійного рейсу у встановленому районі плавання без використання вітрильного озброєння) :

- розрив ліктроса (трос для обшивки кромки (шкаторин) вітрил);
- розрив шва вітрила більш ніж на 10 % від загальної довжини шва;
- розриви матерії вітрила більш ніж на 0,1 % від загальної площі вітрил;
- відриви або істотна зношеність люверса (отвір у вітрилі, обметаний ниткою або посилений металевим кільцем, яке служить для протягування в нього частин стоячого або бігучого такелажу) або кренгельса (кріплення снасті бігучого такелажу до вітрила на одному з кутів вітрила);
- письмове заключення судової комісії про непридатність вітрила для подальшої експлуатації.

3 Критерії оцінки технічного стану щогл і стоячого такелажу:

- середній знос листів сталевих щогл має бути не більше 20% будівельної товщини;
- дерев'яні щогли підлягають заміні, якщо уражені гниллю на 10% і більше площі поперечного перерізу;
- напружені деталі з середнім зносом 10 % і більше будівельної товщини або діаметру не допускаються до експлуатації;
- сталевий трос підлягає заміні, якщо у будь-якому місці на його довжині, рівній восьми діаметрам, число обривів дротів складає 10% і загального числа дротів, а також при надмірній деформації троса.

4 Критерії оцінки технічного стану бігучого такелажу:

- троси рослинні й синтетичні підлягають заміні при розриві каболок, прілості, значній деформації, значному зносі троса або обплетенні синтетичного троса і розриві серцевини синтетичного троса при цілому обплетенні;
- сталевий трос не повинен застосовуватися, якщо:
- у будь-якому місці на його довжині, рівній десяти діаметрам, число обривів дроту складає 5 % із загального числа дротів в тросі;
- з'являються тенденції до висунення з троса дротів або цілих пасм;
- пасмо обірване;
- є ознаки надмірного зносу у вигляді плоских поверхонь дротів;
- є ознаки корозії, особливо внутрішньої;
- обірвані дроти виявляються тільки в одному пасмі або зосереджені на ділянці завдовжки менше десяти діаметрів, або виявляються в пробивці пасм місця зрощення троса;
- є більше за один обірваний дріт, безпосередньо прилеглий до пресованого затиску (втулці) або кінцевого з'єднання;
- діаметр троса складає менше 90 % від первинної величини.

4 ПОЗАЧЕРГОВІ ОГЛЯДИ

4.1 Позачергові огляди судна або окремих його механізмів, установок, обладнання або забезпечення/постачання проводяться при наданні до огляду у всіх інших випадках, окрім первісного та чергового технічних оглядів.

Об'єм оглядів і порядок їх проведення визначає Регістр в залежності від призначення огляду і технічного стану судна, відповідно до вказівок дійсного розділу.

4.2 Позачерговий огляд

1 за позитивними результатами якого судну або водному мотоциклу *видається нове Свідоцтво про придатність до плавання*, проводиться:

- після переобладнання судна із заміною двигуна або істотної зміни конструкції корпусу судна;
- після аварійних подій, внаслідок яких було пошкоджено корпус судна;

- в інших випадках з діючим(и) класом/документами Регістра (наприклад, в зв'язку зі зміною судновласника, назви МС або зміною типу та/або призначення МС, тощо);

.2 проводиться без видачі Свідоцтва про придатність судна до плавання:

- при видачі Акту технічного нагляду судна для здійснення державної реєстрації, форма 1.9.32, за окремою заявкою;
- при проведенні технічного нагляду за побудовою, ремонтом, переобладнанням або модернізацією МС, за окремою заявкою;
- при проведенні оглядів окремих об'єктів технічного нагляду РУ;
- в інших випадках, що не зобов'язують видачу Свідоцтва (наприклад, при проведенні експертної оцінки технічного стану МС на відповідність Правилам РУ за окремою заявкою, тощо).

4.2 Оформлення Свідоцтва про придатність судна до плавання при позачерговому огляді не змінює термінів раніше призначених оглядів, як що призначений строк ще не минув.

4.3 Для переобладнання судна із заміною двигуна або істотною зміною конструкції корпусу судна судновласник або уповноважена судновласником особа має розробити і подати на розгляд Регістра технічну документацію та програму випробувань, відповідно до вимог Правил, Керівництв та Інструкцій РУ. Переобладнання судна із заміною двигуна або істотною зміною конструкції корпусу судна має проводитись під технічним наглядом Регістра.

4.4 Огляд суден в зв'язку з аварійною подією

.1 Позачерговому огляду після аварійної події повинно бути надано судно при пошкодженні його корпусу. Цей огляд має на меті виявити ушкодження, їх причину, погодити об'єм робіт з усунення наслідків аварійної події і визначити можливість і умови збереження класу судна.

.2 Судновласник або уповноважена судновласником особа зобов'язаний протягом доби проінформувати Регістр про аварійну подію, що сталася з судном, внаслідок якої пошкоджено корпус судна.

.3 Якщо судновласник або уповноважена судновласником особа не проінформувала Регістр і не надав судно до позачергового огляду, Свідоцтво про придатність судна до плавання втрачає силу, а клас судна автоматично призупиняється.

.4 Якщо впродовж 6 місяців після аварійної події, судновласник або уповноважена судновласником особа так і не надала судно для проведення позачергового огляду у зв'язку з аварійною подією, або відсутня можливість в зв'язку з погодними або іншими умовами відвідати для огляду і оцінки технічного стану аварійне судно, клас судна автоматично знімається і може бути перепризначений тільки після проведення первісного огляду у повному обсязі.

.5 Інженери-інспектори РУ можуть залучатися, органом що проводить розслідування, у визначеному порядку, відповідно Наказу Міністерства транспорту України від 05.11.2003 №857 «Про затвердження Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України», зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 20 січня 2004 р. за № 84/8683, до участі у розслідуванні аварійних подій, тільки у якості експертів.

.6 Регістр бере самостійну участь в розслідуваннях аварійних подій, пов'язаних з областю, регламентованою власними Правилами М, Керівництвами та Інструкціями, робить облік і вивчення аварійних подій з метою підвищення надійності об'єктів технічного нагляду шляхом вдосконалення методів технічного нагляду, розширення його обсягу, внесення, за необхідністю, відповідних змін і доповнень в Правила М, Керівництва та Інструкції.

.7 Аналізу і вивченню Регістром підлягають аварійні події пов'язані з:

- відступом від вимог Правил М, допущеним під час будови або ремонту;
- відсутністю або недостатністю вимог в Правилах М, Керівництві або Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства;
- відступом від Правил М, Керівництва та Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду

- класифікаційного товариства, допущеним при технічному нагляді в експлуатації;
- конструктивними недоліками МС;
- дефектами будови, виготовлення, ремонту МС.

.8 Результати огляду по аварійній події оформляються Актом позачергового огляду судна в зв'язку з аварійним випадком по формі 1.9.18. До Акту має бути додана копія аварійного акту про транспортну подію (пояснення судновласника). Акт по ф.1.9.18 повинен супроводжуватися фотографіями, схемами, виписками з судових документів, а також, за необхідністю, лабораторними висновками з характеристиками міцності матеріалів, причинами руйнувань і т.і.

.9 У Акті по ф.1.9.18 необхідно визначити наступну інформацію:

- вичерпні відомості про пошкоджене судно або об'єкт, тип, призначення; модель або проект; рік і місце будови, місце, документально підтверджену інформацію про дату і характер останнього ремонту; вид, дату останнього огляду і дані про технічний стан за результатами цього огляду;
- конструктивні особливості МС;
- короткі відомості з посиланням на пояснення судновласника про обставини ушкодження МС, у тому числі про місце, час, напрям руху судна і т.і.;
- загальний стан на момент надання до огляду (місцезнаходження, втрата плавучості, порушення міцності, ушкодження відсіків, стан енергетичної установки і т.і.);
- детальний опис ушкоджень з додатком необхідних креслень, ескізів, схем, фотографій і т.і.;
- перерахувати встановлені раніше обмеження умов експлуатації;
- зазначити гідрометеорологічні умови (напрямок і швидкість вітру, висоту хвилі відповідно до прогнозу та фактичну, положення судна відносно хвилі, характеристику льодових умов і т.і.);
- висновки про причини ушкоджень;
- вимоги для усунення ушкоджень і дефектів;
- відомості, необхідні для уточнення причин ушкоджень;
- пропозиції щодо можливості збереження дії класу МС;
- пропозиції з попередження аналогічних ушкоджень та аварійних подій.

.10 Усі матеріали по аварійним подіям мають оброблятися як матеріали першочергової терміновості.

4.5 Огляд суден при проведенні технічного нагляду за ремонтом/переобладнанням/модернізацією

.1 Регістр здійснює технічний нагляд за всіма видами ремонту, переобладнання і модернізації елементів судна, що підлягають обов'язковому контролю Регістра відповідно до номенклатури об'єктів технічного нагляду, наведеної в частинах 1 і 5 Правил по технічному нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів та виробів (ПТНП). Нагляд за об'єктами, що не вказані в номенклатурі, може здійснюватися при зверненні (заявці) судновласника або підприємства-виготовлювача до Регістру. Судновласник зобов'язаний виконувати передремонтну підготовку судна до дефектації, в тому числі ретельне зачищення корпусу зсередини для можливості детального огляду інспектором місць потенційно небезпечних у відношенні корозії, появи свищів і тріщин.

.2 Ремонт об'єктів технічного нагляду виконується з метою відновлення об'єктів технічного нагляду до технічного стану, що відповідає відповідним вимогам Регістра.

.3 Регістр виконує нагляд за умови належного виконання підприємствами і особами своїх обов'язків з проведення якісного ремонту. При недостатній якості судноремонтних робіт, нестабільності технологічних процесів, низької технологічної дисципліни і недостатній ефективності системи якості на підприємстві Регістр не приймає претензії за затримки, викликані збільшенням об'єму огляду об'єктів судноремонту внаслідок вищенаведених причин.

.4 При технічному нагляді за ремонтом суден основною задачею інженера-інспектора є контроль за проведенням ремонтних робіт. Цей контроль включає перевірку відповідності конструкцій, вузлів і деталей схваленої технічної документації, правильності технології,

застосування відповідних матеріалів і повноти контролю якості робіт, виконаного судноремонтним підприємством.

.5 Судно, що підлягає ремонту, переобладнанню або модернізації, повинне після цього відповідати щонайменше вимогам Правил класифікації і побудови, що застосовувались раніше до цього судна.

.6 Підприємства, що виконують ремонтні роботи, повинні мати діючі документи Регістра про визнання.

.7 Після ремонту або встановлення на судні нових об'єктів повинні бути проведені необхідні випробування, передбачені при їх виготовленні і встановленні на судно. Об'єм випробувань після ремонту встановлюється інженером-інспектором в залежності від об'єму і характеру виконаного ремонту.

.8 Після завершення ремонту в доці/на березі або на плаву головних або допоміжних механізмів, валопроводів, ЗАКС, стернового і якірного пристроїв, лага або ехолота повинні бути проведені швартовні і ходові випробування в об'ємі, передбаченому схваленій Регістром програми випробувань.

.9 Будь-який ремонт або переобладнання судна, проведені без технічного нагляду Регістра, можуть розглядатися як прецедент для призупинення класу/дії документів Регістра.

.10 Ушкодження корпусних конструкцій, які можуть вплинути на цілісність, міцність і водонепроникність конструкції МС, підлягають ремонту.

.11 Пробоїна, тріщина, відколи і викришування в залізобетонних конструкціях корпусу підлягають закладенню по технології, схваленій Регістром. Допускається наявність поверхневих тріщин в елементах залізобетонних конструкцій без попереднього напруження з шириною розкриття, що не перевищує допустиму Правилами побудови корпусів суден і плавучих споруд із застосуванням залізобетону, видання РУ 2007 року. Допускається залишати до планового ремонту окремі поверхневі тріщини в залізобетонних конструкціях без попереднього напруження в надводній частині і зсередини корпусу з шириною розкриття, що не перевищує допустиму вищенаведеними Правилами, а також місцеві відколи, викришування і зноси захисного шару без оголення арматури.

.11 Тимчасовий ремонт — ремонт, що забезпечує дію оформлених Регістром документів на певний проміжок часу, що призначається Регістром у кожному конкретному випадку з урахуванням міри відповідальності ремонтованих корпусних конструкцій, механізмів, систем, обладнання і пристроїв МС і розмірів/характеру ушкоджень/відмов.

.12 Повний ремонт — ремонт, виконаний для відновлення пошкодженої конструкції відповідно до вимог діючих Правил М до рівня, за яким відпадає необхідність виставляти будь-які вимоги або умови відносно відремонтованого об'єкту і технічного нагляду за ним до наступного огляду, і додатковий ремонт не потрібен.

.13 Установка тимчасових кріплень/дублерів належить до тимчасового ремонту і не може розглядатися Регістром, як повний ремонт корпусу. Можливість ремонту корпусних конструкцій МС шляхом установки дублерів визначається Регістром у кожному конкретному випадку і виконується за технологією, схваленою Регістром.

.14 Дублери, встановлені без узгодження з Регістром, допускається не демонтувати при дотриманні наступних умов:

- детального огляду інспектором РУ встановлених дублерів;
- випробуваннях конструкцій на непроникність в районах установки дублерів;
- проведення щорічного моніторингу судновласником районів установки дублерів.

При цьому відповідальність за технічний стан корпусу МС, а також за підтримку його в справному стані в процесі експлуатації лежить на судновласнику.

.15 У цьому розділі Керівництва надані загальні вказівки з перевірки й огляду при ремонті. Якщо їх здійснення пов'язане з конкретними нормами, відсутніми в цих Правилах, інженер-інспектор РУ повинен користуватися технічною документацією, включаючи стандарти, технічні умови, технологічні інструкції.

.16 Замінюючи або підкріплюючи елементи корпусу, що беруть участь у забезпеченні міцності, мають бути з матеріалу категорії не нижче за будівельну, тієї ж або підвищеної міцності.

Регістр судноплавства України

**КЕРІВНИЦТВО З ОГЛЯДУ МАЛИХ СУДЕН
ТА ВОДНИХ МОТОЦИКЛІВ В ЕКСПЛУАТАЦІЇ**

Розробники: Кеніг О.І., Бельський Ю.В., Бабій О.В., Єрмолаєв В.П., Солодовніков А.В.

Регістр судноплавства України
04070, Київ, вул. П. Сагайдачного, 10