



**МИНИСТЕРСТВО ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,  
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ  
СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ  
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**ПРИКАЗ**

22.01.2016

№ 40



**Об утверждении Инструкции по проведению технического  
освидетельствования маломерных судов, поднадзорных  
Государственной инспекции по маломерным судам Министерства по  
делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации  
последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики**

*(с изменениями, внесенными на основании приказа МЧС ДНР от  
19.03.2019 № 75)*

В соответствии с Законом Донецкой Народной Республики «О транспорте» (с изменениями и дополнениями), подпунктом 4 пункта 4 раздела III Положения о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики, утвержденного Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 02.06.2015 года № 10-8, с целью установления единых требований к процедуре проведения технического освидетельствования маломерных судов,

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить и ввести в действие с 1 марта 2016 года Инструкцию по проведению технического освидетельствования маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики, которая прилагается.

2. Главному государственному инспектору Государственной инспекции по маломерным судам Чернухе В.Н. совместно с правовым отделом обеспечить представление настоящего приказа на государственную регистрацию в Министерство юстиции Донецкой Народной Республики.

3. Контроль за исполнением приказа оставляю за собой.

4. Настоящий приказ вступает в законную силу со дня его официального опубликования.

Министр

А.А.Кострубицкий



МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ  
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ  
РЕСПУБЛИКИ

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО  
Регистрационный № 1015  
от «15» февраля 2016 г.

## **Инструкция по проведению технического освидетельствования маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики**

### **I. Общие положения**

1.1. Основная цель настоящей Инструкции — выработка основных требований и нормативов, предъявляемых к маломерным судам, поднадзорным Государственной инспекции по маломерным судам Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики (ГИМС МЧС ДНР) для создания условий их безопасной эксплуатации при осуществлении плавания в бассейнах установленного (разрешенного) разряда.

1.2. Инструкция распространяется на суда, длина которых не превышает двадцать метров и общее количество людей, на которых не превышает двенадцать (кроме пассажирских, грузопассажирских, наливных и военных судов, а также шлюпок и иных плавучих средств, которые являются принадлежностями судна, судов массой до 200 килограмм включительно, судов с мощностью двигателей до 3,68 киловатт включительно (5-ти лошадиных сил), спортивных парусных судов, длина которых не превышает 9 метров, не имеющих двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха).

*(пункт 1.2 в нов. ред. на основании приказа МЧС ДНР от 19.03.2019 № 75)*

1.3. Инструкция распространяется на указанные выше суда, независимо от формы собственности, с момента её утверждения.

1.4. Инструкцией регламентированы требования, при удовлетворении которых судну или другому водному транспортному средству может быть присвоен класс.

1.5. Термины и понятия:

*(абзац второй пункта 1.5 исключен в ред. приказа МЧС ДНР от 19.03.2019 № 75)*

**Ватерлиния** (WL или ВЛ) — линия соприкосновения корпуса находящегося на плаву судна с водой. Конструктивная ВЛ — основная расчетная ВЛ, лежащая в основе построения теоретического чертежа и соответствующая полученному расчетом полному водоизмещению. Грузовая ВЛ совпадает с поверхностью воды при полной загрузке судна и соответствует максимально допустимой в эксплуатации осадке. Аварийная ВЛ — действующая ВЛ при получении судном аварийных повреждений корпуса с затоплением отсека (отсеков).

**Валовая вместимость** — полный объем всех помещений судна (в куб. метрах), кроме объемов рулевой рубки, камбуза и туалета.

**Водоизмещение** — водоизмещение судна (тонн), оборудованного всеми механизмами и судовыми устройствами, полностью укомплектованного экипажем и пассажирами с багажом, с полным грузом, снабженного ГСМ, водой и продовольствием до положенных норм.

**Водонепроницаемость** — характеристика элементов конструкции корпуса и оборудования, которые предотвращают проникновение воды внутрь судна при воздействии струи воды из брандспойта, диаметр выходного отверстия которого составляет не менее 16 мм, на расстоянии 3 м под напором 10 м водяного столба.

**Высота волны** — расчетная высота ветровых волн с обеспеченностью, принятой для водных бассейнов данного разряда.

**Высота борта** — вертикальное расстояние, измеренное отвесно по борту на миделе от верхней кромки горизонтального киля до верхней кромки бимса палубы (до верхней кромки борта — для беспалубных судов). Высота борта надводного — то же, измеренное от линии предельной осадки до верхней кромки бимса палубы (до верхней кромки борта — для беспалубных судов). Высота борта надводного минимальная — наименьшее расстояние от действующей WL до линии палубы или выреза в транце при полном водоизмещении судна.

**Высота транца** — расстояние, измеряемое в диаметральной плоскости от верхней кромки транца до горизонтальной плоскости, проходящей через нижнюю точку транца в плоскости измерения.

**Главный двигатель** — механизм, предназначенный для приведения в действие движителей судна.

**Главные размерения** — характеристика наружных размеров судна.

**Гидроцикл (водный мотоцикл)** — бескорпусное водное транспортное средство с механическим двигателем, способное нести на борту одного или несколько человек, предназначенное для скольжения по водной поверхности.

**Гребные суда** — суда, имеющие в качестве движителя весла; приводятся в движение, как правило, мускульной силой.

**Деформация корпуса** — изменение формы и размеров корпуса, вызванное внешними силами или др. воздействиями.

**Катер** — моторное судно с палубой, рубкой или полурубкой.

**Кокпит** — вырез или углубление в палубе маломерного судна для размещения экипажа и пассажиров.

**Корпус судна** — оболочечная конструкция, подкрепленная или не подкрепленная набором, обеспечивающая плавучесть, остойчивость судна, прочность, а также возможность размещения людей, грузов, оборудования и снабжения, обусловленного назначением судна.

**Маломерные суда** – суда, длина которых не превышает двадцать метров и общее количество людей, на которых не превышает двенадцать (кроме пассажирских, грузопассажирских, наливных и военных судов, а также шлюпок и иных плавучих средств, которые являются принадлежностями судна, судов массой до 200 килограмм включительно, судов с мощностью двигателей до 3,68 киловатт включительно (5-ти лошадиных сил), спортивных парусных судов, длина которых не превышает 9 метров, не имеющих двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха).

*(абзац восемнадцатый пункта 1.5 в нов. ред. на основании приказа МЧС ДНР от 19.03.2019 № 75)*

**Маневренные элементы** — данные, характеризующие способность судна набирать ход, удерживаться на курсе, изменять направление движения, двигаться по инерции и останавливаться.

**Модернизация** — процесс переделки, в результате которого изменяются главные размерения судна или вносятся другие изменения конструктивного характера.

**Мореходные качества судна** — плавучесть, остойчивость, непотопляемость, управляемость, ходкость, плавность и амплитуда качки.

**Моторная лодка** — беспалубное моторное судно, эксплуатирующееся с подвесным лодочным мотором (моторами).

**Моторная ниша** — водонепроницаемая конструкция у транца маломерного судна, образующая нишу, предназначенная для размещения подвесного лодочного мотора и обеспечения требуемой проектом высоты надводного борта.

**Мощность двигателя допустимая** — предельная величина эффективной мощности стационарного двигателя (подвесного лодочного мотора) с которым возможна безопасная эксплуатация катера (мотолодки).

**Надстройка** — закрытое палубой сооружение на верхней палубе, простирающееся от борта до борта или отстоящее от любого из бортов судна на расстоянии не более 4% ширины судна.

**Надувное судно** — маломерное судно, корпус которого состоит, в основном, из надувных элементов.

**Несамоходное судно** — судно, способное перемещаться по водной поверхности только посредством его буксировки или толкания.

**Оборудование** — устройства, служащие для обеспечения работы механической установки (фильтры, радиаторы, цистерны и т.д.).

**Освидетельствование техническое** — технический контроль за объектами надзора, включающий в общем случае: проверку наличия предписанной технической документации, копий сертификатов (знаков) соответствия; осмотры, измерения, проверку в действии и испытания объектов надзора; выдачу документов по результатам освидетельствования.

**Открытое (беспалубное) судно** — судно, не имеющее водонепроницаемой палубы, равнопрочной с бортом.

**Отсек** — часть внутреннего объема корпуса маломерного судна, ограниченного днищем, бортами, продольными, поперечными водонепроницаемыми переборками и палубой (если она имеется) или верхней кромкой борта (если палуба отсутствует).

**Палуба** — водонепроницаемое горизонтальное перекрытие в корпусе и надстройках судна, простирающееся по всей их длине.

**Парусное судно** (парусно-моторное судно, яхта) — судно с парусным вооружением и парусом в качестве основного судового движителя. Парусно-моторное судно, кроме того, имеет стационарный двигатель или подвесной мотор.

**Пассажиروместимость** — количество пассажиров, разрешенное к перевозке на маломерном судне.

**Прогулочное судно** — некоммерческое судно, предназначенное для безопасного отдыха на воде.

**Регистровая тонна** — единица измерения регистровой вместимости судов, равная 100 куб.футам (2,83 куб.метра).

**Рубка** — закрытое палубой сооружение на верхней палубе или палубе надстройки, отстоящее хотя бы от одного из бортов на расстояние более 4% ширины судна и имеющее двери, окна или другие подобные отверстия в наружных переборках.

**Рулевой привод** (румпельный, секторный, винтовой) — механизм, назначение которого заключается в передаче усилий к рулю.

**Рулевое устройство** — устройство, обеспечивающее поворот судна. Как правило имеет: рулевой привод, ручной штурвал, передачи (штуртросовые, цепные или иные), указатели положения пера руля (аксиометры) и т.д.

**Спасательные средства** (индивидуальные и коллективные) — средства, входящие в снабжение судна, предназначенные для спасения экипажа и пассажиров в случае затопления судна (спасательные нагрудники, пояса, жилеты, круги, плоты, плотики и т.д.).

**Судовладелец** — физическое или юридическое лицо, являющееся собственником судна либо осуществляющее права владения, пользования и распоряжения им на основании, предусмотренном законом или договором и представляющее интересы свои или собственника.

**Судовые системы** — совокупность специализированных судовых трубопроводов с механизмами, аппаратами, приборами, устройствами и емкостями.

**Судовые устройства** — совокупность приспособлений и механизмов, обеспечивающих различные потребности судна. Различают общесудовые

(рулевое, якорное, швартовное, буксирное, леерное) и специальные устройства (промысловые, добывающие, для проведения изыскательских, дноуглубительных работ и т.д.).

**Угол заливания** — наименьший угол крена, при достижении которого начинается заливание водой внутренних помещений судна через отверстия, считающиеся открытыми.

**Угол опрокидывания** — угол крена, при достижении которого под действием динамически приложенного кренящего момента судно опрокидывается.

**Экипаж судна** — коллектив людей, обеспечивающий управление, движение, живучесть и безопасность эксплуатации судна.

## **2. Порядок осуществления технического надзора**

2.1. Технический надзор осуществляется должностными лицами ГИМС МЧС ДНР в соответствии с Законом Донецкой Народной Республики «О транспорте» (с изменениями и дополнениями), Положением о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 02.06.2015 года № 10-8, другими нормативными правовыми актами Донецкой Народной Республики.

2.2. Пользование поднадзорными ГИМС МЧС ДНР судами, состояние которых угрожает безопасности их эксплуатации, окружающей природной среде и безопасности судоходства запрещается в установленном порядке.

2.3. Технический надзор за судами включает в себя осуществление контроля за их техническим состоянием в процессе эксплуатации, а также классификацию судов, проведение первичных, ежегодных и внеплановых технических освидетельствований.

2.4. При первичном техническом освидетельствовании устанавливаются обязательные условия, нормы и технические требования по грузоподъемности и пассажироместности судна, предельной мощности и количеству двигателей, допустимой площади парусов, району плавания (удалению от берега), высоте волны, при которой судно может плавать, надводному борту, осадке, оснащению (снабжению) спасательными и противопожарными средствами, сигнальными огнями, навигационным и другим оборудованием. Установленные условия и нормы вносятся в судовой билет судна и в судовую книгу.

2.5. Количество индивидуальных спасательных средств на судне должно соответствовать установленной норме по пассажироместимости. Эти средства (круги, жилеты или нагрудники) должны соответствовать требованиям стандартов.

2.6. Установленные на судне отличительные огни, звуковые и световые сигналы должны соответствовать требованиям Правил плавания по внутренним водным путям (ППВП) или Международных правил предупреждения столкновения судов в море (МППСС).

2.7. При ежегодном техническом освидетельствовании проверяется неизменность основных элементов судна, его техническое состояние, наличие оборудования и оснащения (снабжения) в соответствии с установленными нормами, уточняются условия эксплуатации.

2.8. Техническое освидетельствование проводится по месту базирования (стоянки) маломерного судна с предъявлением судового билета и платежного документа банковского учреждения Донецкой Народной Республики (квитанции, платежного поручения) об уплате транспортного налога с отметкой территориального органа Министерства доходов и сборов Донецкой Народной Республики о полноте уплаты налога.

*(пункт 2.8 в нов. ред. на основании приказа МЧС ДНР от 19.03.2019 № 75)*

2.9. При проведении технического освидетельствования маломерного судна, государственный инспектор по маломерным судам вправе потребовать в необходимых случаях от судовладельца создания дополнительных условий — создание крена, дифферента или подъема судна на берег.

*(пункт 2.9 в нов. ред. на основании приказа МЧС ДНР от 19.03.2019 № 75)*

2.10. Оценка технического состояния судна устанавливается отдельно по корпусу и надстройкам; устройствам, оборудованию и снабжению; противопожарной защите; механической установке и электрооборудованию, а для судов индивидуальной постройки (не сертифицированных) — также по мореходным качествам.

Для подготовки к техническому освидетельствованию судоводитель вправе проходить техническое и инструментальное обслуживание, переоборудование, ремонт и т.д. в организациях имеющих установленные лицензии, сертификаты на право соответствующей деятельности. Акты и другие документы, выданные этими организациями, должностные лица ГИМС МЧС ДНР могут использовать при проведении технического

освидетельствования. В случаях, когда должностные лица ГИМС МЧС ДНР в заключениях и выводах данных организаций определяют несоответствие данных или другой информации, они имеют право на выдачу своего заключения, а также направления судовладельца в другие организации для выдачи независимой экспертизы.

2.11. Для определения годности судна к плаванию предусматривается три оценки его технического состояния: «годное», «ограниченно годное», «запрещенное к пользованию». Оценка технического состояния судна в целом устанавливается по низшей оценке одного из элементов, перечисленных в первой части настоящего пункта.

2.12. Суда, имеющие оценку технического состояния «ограниченно годное», могут быть допущены к плаванию с ограничениями, обеспечивающими безопасность плавания по:

волновому режиму;

району плавания и удалению от берега;

допустимой мощности двигателя;

грузоподъемности и пассажироместимости;

площади парусов.

Установленные ограничения вносятся в судовую книгу и судовой билет.

2.13. Оценка технического состояния судна вносится в судовой билет и заверяется подписью должностного лица, проводившего техническое освидетельствование. На судно, получившее оценку «запрещенное к эксплуатации», составляется акт, один экземпляр которого передается судовладельцу. После устранения указанных в акте замечаний судно может быть предъявлено к внеплановому техническому освидетельствованию на общих основаниях.

2.14. Внеплановые осмотры проводятся после ремонта, переоборудования и аварии судов, а также по просьбе судовладельца. Результаты осмотра оформляются актом, один экземпляр которого передается судовладельцу.

2.15. Должностные лица ГИМС МЧС ДНР имеют право запрещать пользование поднадзорных судов при наличии следующих технических неисправностей:

### 2.15.1. По корпусу:

имеется деформация корпуса по основным плоскостям (днище, борта), затрудняющее движение (определяется на ходу, но не более 10% плоскости), конструктивные изменения и разрушения в переборках, транцевой плиты др. силовых конструкциях, влекущие ослабление конструкций;

конструктивные изменения корпуса, влекущие за собой существенное изменение тактико-технических характеристик паспорта судна завода изготовителя (организации);

имеются свищи, пробоины набора и обшивки (независимо от местонахождения);

отсутствуют или разгерметизированы предусмотренные конструкцией судна гермоотсеки и воздушные ящики.

### 2.15.2. По рулевому устройству:

не соответствие требований изготовителя к рулевому устройству по типу судна, двигателя, установки;

использование штуртроса на судах с двигателями свыше 40 л.с., кроме случаев специального изготовления и сертифицированных для конкретного судна или типа судов;

не обеспечивается полный угол перекладки руля ( $35^\circ$  на борт), затруднено вращение рулевого штурвала;

повреждены перо руля или детали рулевого привода (направляющие блоки, опорные подшипники, натяжные талрепы, штуртросовая передача), имеются разрывы каболок штуртроса;

отсутствуют предусмотренные конструкцией детали крепления рулевого привода (гайки, шплинты, контргайки и т.п.).

### 2.15.3. По двигателю, подвесному мотору:

топливо подтекает из бензобаков, топливного шланга, системы питания, в поддон;

существенная выработка опорных подшипников, деталей поршневой группы (характерный звон в блоке цилиндров);

имеется значительная вибрация;

отсутствует или неисправен глушитель;

присутствуют не заизолированные скрутки проводов электрооборудования, силовые провода не имеют специальных оконечников;

повреждена система дистанционного управления двигателем;

не обеспечивается легкое включение (выключение) реверс-редуктора, рукоятка реверса не фиксируется в положениях «вперед», «назад», «нейтрально» (возможно его самопроизвольное включение и выключение), неисправна блокировка запуска двигателя (мотора) при включенном реверсе, где это предусмотрено конструкцией.

2.15.4. По отличительным огням:

отличительные огни не соответствуют требованиям ППВВП (МППСС) или неисправны.

2.15.5. По снабжению:

комплектация и оборудование судна не соответствуют нормам, указанным в судовом билете;

суда, эксплуатируемые в акватории Азовского моря, не оборудованы техническими средствами контроля, обеспечивающими постоянную автоматическую передачу информации в МЧС ДНР о местонахождении судна.

*(абзац третий подпункта 2.15.5 пункта 2.15 введен приказом МЧС ДНР от 19.03.2019 № 75)*

### **III. Основные технические требования к судам, поднадзорным ГИМС МЧС ДНР**

#### **3.1. Корпус судна.**

3.1.1. Корпус и надстройки судна должны обладать достаточной прочностью, чтобы обеспечить безопасность находящихся на судне людей и грузов при его эксплуатации в бассейне соответствующего разряда.

3.1.2. Для постройки корпусов допускается использовать следующие материалы: сталь, алюминий (его сплавы), дерево, стеклопластик, железобетон, армоцемент, водонепроницаемые ткани.

3.1.3. Конструкция корпуса, изготовленного из водонепроницаемых тканей, для надувных судов 1 класса должна предусматривать наличие жесткого днища.

3.1.4. Устанавливаются следующие требования к минимальной толщине наружной обшивки судов 1 — 2 классов:

с металлическими корпусами — 3 мм;

с деревянными корпусами, выполненными «вгладь» под конопатку — 15 мм;

с деревянными корпусами, выполненными «внакрой» — 12 мм;

с деревянными корпусами из рейки — 10 мм;

с корпусами из фанеры — 8 мм;

с корпусами из армоцемента — 9 мм;

с корпусами из железобетона, имеющими набор — 40 мм;

с корпусами из железобетона, не имеющими набора — 60 мм.

3.1.5. Судовые фундаменты под главные двигатели, вспомогательные механизмы, передачи и судовые устройства должны обеспечивать надежность их крепления при эксплуатации в любых условиях обстановки в бассейнах соответствующего разряда.

3.1.6. При использовании в качестве фундаментов под механизмы и устройства балок набора — их толщина должна увеличиваться на 40 %.

3.1.7. Посадочные места подвесных лодочных моторов должны соответствовать по прочности устанавливаемому мотору. При наличии подмоторной ниши (рецесса) — в ней должны предусматриваться шпигаты.

3.1.8. Поверхность палубы не должна быть скользкой.

3.1.9. На судах 1-3 классов должна быть предусмотрена возможность крепления страховочных поясов.

3.1.10. Палубы, а также переходные мостики и рабочие площадки на беспалубных судах, должны иметь леерное (релинговое) ограждение либо фальшборт высотой не менее 1 метра и расстоянием между стойками — не более 2 метров. При закругленном ширстреке леерные стойки устанавливаются на плоской части палубы. Просвет между нижним леером

(релингом) и палубой не должен превышать 230 мм, расстояние между другими леерами (релингами) может быть увеличено до 380 мм.

3.1.11. При наличии на судне фальшборта должны предусматриваться шпигаты (портики) для стока воды.

3.1.12. Наименьшее расстояние между носовой и кормовой кромками моста (мостов), соединяющего корпуса многокорпусных судов (катамаранов, тримаранов и т.д.), должно быть не менее 0,5 длины наименьшего из соединяемых данным мостом корпусов.

3.1.13. Все судовые трапы (сходни), предназначенные для подъема на судно, выхода на палубу, сообщения между помещениями, площадками и мостиками для доступа к оборудованию и т.п. должны быть удобны и безопасны при пользовании.

3.1.14. Ширина наклонных трапов, измеренная между тетивами, должна быть не менее 500 мм, угол наклона трапа — не более 65 град., высота балясин (ступеней) — не более 255 мм и не менее 180 мм.

3.1.15. Наклонные трапы должны быть оборудованы гладкими поручнями диаметром (толщиной) не менее 25 мм и высотой не менее 900 мм.

3.1.16. Ширина вертикальных трапов, измеренная между тетивами, должна быть не менее 300 мм, расстояние между балясинами — не менее 280 мм и не более 320 мм.

3.1.17. Расстояние вертикального трапа от расположенных позади него конструкций должно быть не менее 150 мм, а расстояние между поручнями (при их наличии) — не менее 500 мм.

3.1.18. Скобы у скоб — трапов должны иметь слегка вогнутую (опущенную) опорную поверхность, быть шириной не менее 250 мм. Расстояние между ними не должно превышать 350 мм, а расстояние скобы от поверхности крепления — не менее 150 мм.

3.1.19. Основанием для оценки технического состояния корпуса судна как «годное» является:

удовлетворительное состояние обшивки, настила палубы и набора, отсутствие водотечности, пробоин и трещин в обшивке корпуса, водонепроницаемой палубе и переборках; отсутствие крупных очагов коррозионных поражений металлических конструкций, отсутствие отколов и выкрашивания бетона, обнажения и коррозии арматуры в корпусах из железобетона и армоцемента;

надежное соединение элементов конструкции корпуса по сварке, клепке, склейке, гвоздевым и иным соединениям (отсутствие расклеиваний и трещин в швах, непроваров, выпадения швов, выпавших или ослабленных заклепок, гвоздей и болтовых соединений);

отсутствие червоточин, очагов поражения гнилью элементов корпуса деревянных судов;

отсутствие расслоений (расклеиваний), стираний, надрезов, короблений и других повреждений корпусов из стеклопластика и фанеры, явно снижающих их водонепроницаемость;

отсутствие признаков старения и явного изменения структуры водонепроницаемой ткани корпуса, нарушение клеевых, шовных и иных соединений корпусных конструкций.

3.1.20. Основанием для оценки технического состояния корпуса судна как «ограниченно годное» является:

износ обшивки и набора не превышающий  $1/5$  построечной толщины;

отдельные вмятины, гофры и бухтины плавного характера со стрелой прогиба не более 25 мм;

отколы и выкрашивания в корпусных конструкциях железобетонных и армоцементных судов без обнажения арматуры;

износ головок металлического крепежа не более  $1/3$  их высоты и уменьшение диаметра болтов (гвоздей) не более 0,1 первоначальной величины;

износ сварных швов на глубину не ниже поверхности соединяемых листов.

3.1.21. Основанием для оценки технического состояния корпуса как «запрещенное к эксплуатации» является несоответствие его хотя бы одному из вышеперечисленных требований.

## **3.2. Плавуемость, остойчивость и непотопляемость.**

3.2.1. Показатели плавучести, остойчивости и непотопляемости судна характеризуют его мореходность и являются основными факторами при определении возможности плавания судна в водных бассейнах того или иного разряда (категории).

3.2.2. Плаву́честь, осто́йчивость и непото́пляемость судна считаются обеспеченными, если его запас плавучести и начальная остойчивость, а также остойчивость и плавучесть при повреждении корпуса судна, соответствуют установленным нормам.

3.2.3. Техническая документация по плавучести и остойчивости сертифицированного судна должна включать в себя:

теоретический чертеж;

диаграммы статической остойчивости;

чертежи общего расположения.

Для судов, имеющих штатное парусное вооружение, в составе технической документации должны быть также чертежи парусов.

3.2.4. На не сертифицированных судах характеристики плавучести, остойчивости и непото́пляемости определяются опытным путем.

3.2.5. Требования по плавучести и остойчивости, изложенные ниже, распространяются на суда, осуществляющие плавание в водоизмещающем режиме.

### **3.3. Надводный борт.**

3.3.1. Минимальная высота надводного борта определяется от уровня действующей ватерлинии до первого открытого отверстия в корпусе судна или до комингса люка (кокпита).

3.3.2. Минимальный надводный борт при полном водоизмещении должен быть не менее 6% наибольшей длины судна. В зависимости от минимальной высоты надводного борта определяется высота волны, при которой может плавать судно.

3.3.3. В зависимости от минимальной высоты надводного борта устанавливаются район плавания и возможное удаление судна от берега.

3.3.4. У беспалубных судов 1 класса минимальная высота надводного борта должна быть не менее 0,6 расчетной высоты волны, а для судов 2-4 классов — не менее 0,5 расчетной высоты волны для данного водного бассейна.

### **3.4. Остойчивость судов.**

3.4.1. Статическая остойчивость проверяется при полном водоизмещении судна на тихой воде и при глубине, полностью исключающей касание корпуса или выступающих частей судна о грунт.

3.4.2. Моторные и гребные суда при полном водоизмещении должны иметь такую поперечную статическую остойчивость, чтобы при действии кренящего момента, создаваемого грузом, равным по массе 60% грузоподъемности, угол крена был меньше угла входа в воду бортовой кромки палубы или верхней кромки борта (угла заливания). Место расположения центра масс этого груза при испытаниях должно быть:

по высоте — 0,3 м над местами для сидения пассажиров и экипажа для катеров и мотолодок и 0,25 м над банками для сидения — на гребных судах;

по длине и ширине — в общем расчетном центре масс всех пассажиров и экипажа, смещенных на штатных сидениях к одному борту так, чтобы их центры масс находились на расстоянии 0,2 м от внутренней кромки планширя или комингса кокпита этого борта.

При размещении людей попарно относительно диаметральной плоскости их центры масс совмещаются. Оставшийся груз массой, равной 40% грузоподъемности, должен быть размещен в местах, предназначенных для багажа, а если они отсутствуют – в диаметральной плоскости на сланях.

3.4.3. Суда в неповрежденном состоянии не должны иметь постоянного крена. Дифферент не должен отличаться от указанного в спецификации больше, чем на  $0,5^\circ$  на корму.

### **3.5. Непотопляемость.**

3.5.1. Суда в случае аварийного затопления должны сохранять положительный запас плавучести и остойчивости, для чего они должны быть оборудованы непроницаемыми воздушными ящиками, герметичными отсеками или блоками плавучести, размещенными по возможности в верхней части судна и распределенными по длине корпуса соответственно расположению наиболее тяжелых статей нагрузки судна. На пластмассовых судах встроенные воздушные ящики должны быть заполнены пенопластом.

3.5.2. В соответствии с существующими ГОСТами, суда при водоизмещении, равном разности между полным водоизмещением и массой людей, количество которых предусмотрено для размещения на судне (количество пассажиров и экипаж), в заполненном водой состоянии (при аварийном затоплении) на тихой воде должны иметь:

запас плавучести, позволяющий судам оставаться на плаву, а также избыточный запас плавучести, составляющий не менее 10% грузоподъемности, при этом бортовая кромка палубы или верхняя кромка борта на мидель — шпангоуте не должны входить в воду;

запас плавучести, позволяющий судам, имеющим деления на отсеки, оставаться на плаву при затоплении любого одного отсека; при этом аварийная WL не должна пересекать предельную линию погружения, которая должна проходить ниже палубы или открытых отверстий не менее чем на 75 мм;

аварийную остойчивость, достаточную, чтобы суда не переворачивались от действия приложенной в плоскости мидель – шпангоута к любому борту массы, равной 5% грузоподъемности.

3.5.3. Указанные суда должны сохранять положительную плавучесть при полной загрузке в случае повреждения любой одной секции.

3.5.4. Воздушные ящики на судне должны быть герметичны, в блоках плавучести должен находиться материал, указанный в технической документации.

3.5.5. Суда, не имеющие деления корпуса на отсеки водонепроницаемыми переборками, при водоизмещении, равном разности между полным водоизмещением и массой людей, количество которых предусмотрено для размещения на судне (количество пассажиров и экипаж), в заполненном водой состоянии должны иметь:

запас плавучести, позволяющий судам оставаться на плаву приблизительно в горизонтальном положении, а также избыточный запас плавучести, составляющий не менее 10% грузоподъемности, при этом бортовая кромка палубы или верхняя кромка борта на мидель — шпангоуте не должны входить в воду.

3.5.6. Суда, корпус которых имеет деление на отсеки, при затоплении любого из них должны оставаться на плаву, при этом аварийная ватерлиния не должна пересекать предельную линию погружения, которая проходит ниже палубы или открытых отверстий не менее чем на 75 мм.

3.5.7. Основанием для оценки технического состояния судна по данному разделу как «годное» является выполнение вышеуказанных требований.

3.5.8. Основанием для оценки технического состояния судна как «запрещенное к пользованию» является несоответствие хотя бы одному из вышеперечисленных требований.

3.5.9. Оценка «ограниченно годное» по данному разделу не применяется.

3.5.10. Количество герметичных секций для конкретного типа надувного судна устанавливается технической документацией, но должно быть не менее двух, они должны быть герметичны и иметь при эксплуатации избыточное рабочее давление, указанное в технической документации.

3.5.11. Надувные суда должны сохранять положительную плавучесть при полной загрузке в случае повреждения любой одной секции.

3.5.12. Остойчивость неповрежденного надувного судна должна быть такова, чтобы при размещении груза, равного 60% полной грузоподъемности, на любом борту с нахождением остальных 40% грузоподъемности в диаметральной плоскости, у судна оставалась положительная высота надводного борта (до верха надувной трубы) по всему периметру судна.

3.5.13. Вышеперечисленные требования являются обязательными для всех типов надувных судов при оценке технического состояния как «годное».

### **3.6. Рулевое устройство.**

3.6.1. Все моторные, парусные и парусно-моторные суда должны иметь рулевое устройство (руль, поворотную насадку, поворотную колонку, крыльчатый движитель, рулевое весло или иное средство управления судном).

3.6.2. Несамходные суда и гребные суда указанного устройства могут не иметь.

3.6.3. Расположение поста управления судном должно обеспечивать хороший обзор, а рулевое устройство — уверенное маневрирование на всех режимах движения судна в любых условиях обстановки.

3.6.4. При наличии на судне дистанционного рулевого управления должен предусматриваться аварийный рулевой привод, воздействующий непосредственно на баллер, либо сектор рулевого устройства.

3.6.5. Направление поворота штурвала (ручки электрического или гидравлического привода) рулевого устройства должно соответствовать направлению поворота судна.

3.6.6. Угол перекладки руля должен составлять не менее 35° от диаметральной плоскости судна на каждый борт (проверяется многократной перекладкой руля с борта на борт), усилие на штурвале (румпеле),

необходимое для перекладки руля не должно превышать 15 кгс., а число оборотов штурвала — 25 (при перекладке руля с борта на борт).

3.6.7. Конструкция рулевой передачи (штуртросовой, цепной и др.) при дистанционном управлении должна обеспечивать возможность его свободного откидывания при необходимости, а при спаренной установке — синхронность их поворота и откидывание каждого мотора в отдельности.

3.6.8. Трос, применяемый для штуртросовой передачи должен быть гибким, нераскручивающимся, крестовой свивки, его диаметр должен соответствовать ширине канавок шкивов, а конструкция передачи должна исключать возможность попадания троса между щекой и шкивом.

3.6.9. Основанием для оценки технического состояния рулевого устройства судна как «годное» является:

выполнение вышеуказанных требований;

надежная работа рулевого устройства, обеспечивающая устойчивость судна на курсе, хорошую маневренность и управляемость при различных режимах эксплуатации;

отсутствие повреждений или дефектов в рулевом устройстве (в рулевом приводе, рулевой передаче, баллере и пере руля).

3.6.10. Основанием для оценки технического состояния рулевого устройства как «ограниченно годное» является:

наличие дефектов или конструктивных недостатков, не влияющих на управляемость и не ухудшающих его маневренные качества.

3.6.11. Основанием для оценки технического состояния рулевого устройства как «запрещенное к пользованию» является несоответствие хотя бы одному из вышеперечисленных требований.

### **3.7 Якорное устройство.**

3.7.1. Моторные, парусно-моторные, парусные суда независимо от класса и гребные суда 3 и выше классов должны оборудоваться якорным устройством.

3.7.2. Несамходные суда, назначение которых предусматривает нахождение на борту людей при движении судна, должны оборудоваться якорным устройством независимо от класса.

3.7.3. Якорные цепи могут заменяться стальными, синтетическими или пеньковыми канатами при условиях: канаты равнопрочны цепям требуемого калибра, пеньковые канаты должны быть смольными.

3.7.4. Якоря массой более 50 кг должны убираться в якорные клюзы внутренним диаметром не менее 10 калибров якорной цепи.

3.7.5. Конструкция клюза должна обеспечивать свободное втягивание веретена якоря, а при травлении (отдаче) — свободный выход якоря только под действием его массы.

3.7.6. Для подъема с грунта (отдачи) якоря массой более 50 кг судно должно оборудоваться шпилем (брашпилем). Требование не является обязательным при наличии на судне иных (специальных) механизмов, которые могут использоваться для этой цели.

3.7.7. Коренные смычки якорных цепей (коренные концы канатов) должны надежно скрепляться с корпусом судна разъемными соединениями, легко разобщаемыми при натянутой якорной цепи (канате).

3.7.8. Якоря массой менее 50 кг допускается хранить на палубе (на беспалубных судах — в специально отведенном месте), при этом должно предусматриваться надежное их крепление к судовым конструкциям.

3.7.9. Для подъема с грунта (отдачи) якоря массой менее 50 кг наличие шпиля (брашпиля) не является обязательным.

3.7.10. Основанием для оценки технического состояния якорного устройства маломерного судна как «годное» является:

выполнение вышеперечисленных требований;

отсутствие звеньев цепи с выпавшими или ослабленными контрафорсами (распорками).

3.7.11. Основанием для оценки технического состояния якорного устройства как «ограниченно годное» является:

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

износ звеньев якорной цепи не более 10% от первоначального диаметра;

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

3.7.12. Основанием для оценки технического состояния якорного устройства как «запрещенное к пользованию» является несоответствие хотя бы одному из вышеперечисленных требований.

### **3.8. Швартовно-буксирное устройство.**

3.8.1. На каждом маломерном судне должно предусматриваться швартовное устройство, обеспечивающее его надежное закрепление у причальных сооружений или борта другого судна и возможность надежного крепления буксирного каната (троса).

3.8.2. Швартовные кнехты (битенги) могут быть стальными, чугунными, бронзовыми, латунными. При применении на судне только растительных канатов (тросов) допускается изготовление кнехтов (битенгов) из легких сплавов.

3.8.3. Наружный диаметр трубы кнехта (битенга) должен быть не менее 10 диаметров стального каната или одной длины окружности растительного (синтетического) троса.

3.8.4. Специальные механизмы, устройства и вооружение, определяющее производственное назначение судна (обеспечение технологического процесса в рыболовстве, рыбоводстве, разведке и добыче полезных ископаемых, проведении грузовых операций, дноуглубительных, изыскательских и иных работ) подлежат надзору органов ГИМС МЧС ДНР в части, влияющей на безопасность плавания маломерных судов, судоходства и охрану жизни людей на воде.

3.8.5. Основанием для оценки технического состояния швартовно-буксирного устройства как «годное» является выполнение вышеперечисленных требований.

3.8.6. Основанием для оценки технического состояния швартовно-буксирного устройства как «запрещенное к пользованию» является несоответствие хотя бы одному из вышеперечисленных требований.

3.8.7. Оценка «ограниченно годное» по данному разделу не применяется.

### **3.9. Снабжение.**

3.9.1. Суда должны иметь отличительные огни, световые и звуковые сигналы, соответствующие требованиям ППВВП, МППСС, местных правил и правил пользования маломерными судами, причем, навигационные огни на судах с парусным вооружением должны устанавливаться таким образом, чтобы они, соответствуя правилам, не закрывались парусами.

3.9.2. Несамходные суда валовой вместимостью 10 и более регистровых тонн, на борту которых предусматривается нахождение людей, должны иметь средство для подачи звуковых сигналов.

3.9.3. Все суда, независимо от района плавания, кроме гребных лодок (лодочных) прокатных станций, должны иметь фальшфейеры красного огня, а на судах, эксплуатируемых в прибрежной части морей и на больших озерах следует иметь дополнительно ракеты бедствия парашютные.

3.9.4. Индивидуальные спасательные средства, находящиеся на борту судна, должны быть окрашены в оранжевый цвет с нанесенным на них бортовым номером (названием) судна и соответствовать требованиям стандартов.

3.9.5. На гребных лодках лодочных прокатных станций, расположенных на несудоходных водоемах, разрешается иметь один спасательный круг.

3.9.6. Все суда, независимо от класса, должны быть снабжены тросом соответствующих длины, калибра и материала, обеспечивающих безопасность швартовки и буксировки судов в районах плавания, а на судах 1-3 классов должен быть спасательный линь длиной не менее 16 метров.

3.9.7. Суда с парусным вооружением должны быть снабжены страховочными поясами (приспособлениями их заменяющими) по числу членов экипажа, занятых обслуживанием парусов.

3.9.8. На каждом судне 1 — 4 классов должна быть укомплектованная медицинская аптечка для оказания первой помощи.

3.9.9. Суда 1-3 классов должны снабжаться электрическим фонарем, пригодным для сигнализации, а суда 1 класса, кроме того, должны иметь прожектор (фару — искатель).

3.9.10. Все моторные и парусные суда должны иметь комплект инструментов для производства ремонта, включающий в обязательном порядке ножовку по металлу, а парусные суда, кроме того, средство для перерезания такелажа в экстремальных условиях.

3.9.11. Каждое судно, кроме гидроциклов, должно иметь ручное водоотливное средство (ведро, черпак и т.п.) и отпорный крюк (весло — на гребных лодках). Моторные суда и суда с парусным вооружением, где это предусмотрено техническим условием, должны иметь не менее 2 весел для использования в качестве резервного двигателя.

3.9.12. Суда 1 — 2 классов должны иметь курсоуказатель (компас), лот, анемометр, барометр, бинокль и карту района плавания, а суда 1 класса, кроме того, должны оборудоваться средствами радиотелефонной связи и радиолокационными отражателями.

3.9.13. Все суда, независимо от разряда плавания, кроме гребных лодок лодочных (прокатных) станций и гидроциклов, должны быть снабжены фальшфейерами красного огня в количестве не менее 3 штук, а суда 1-3 класса дополнительно — ракетами сигнала бедствия красного огня.

3.9.14. На судах должны быть предусмотрены условия хранения, обеспечивающие безопасность и готовность к действию имеющихся пиротехнических средств.

3.9.15. Основанием для оценки технического состояния как «годное» является наличие и исправность предметов снабжения, их соответствие вышеперечисленным требованиям.

3.9.16. Основанием для оценки технического состояния как «ограниченно годное» является несоответствие номенклатуры предметов снабжения разряду бассейна, определяющему класс судна, при этом, судну присваивается тот класс, которому соответствует имеющееся снабжение на судне.

3.9.17. Основанием для оценки технического состояния как «запрещенное к пользованию», является отсутствие или неисправность на судне вышеперечисленных предметов снабжения.

### **3.10. Механическая установка.**

3.10.1. Техническому надзору ГИМС МЧС ДНР подлежит оборудование машинных отделений (моторных отсеков), а также следующие составные части механических установок:

главные двигатели (подвесные лодочные моторы) с редукторами и муфтами, вспомогательные двигатели с редукторами и муфтами, а также другие вспомогательные машины и механизмы;

системы управления, контроля и сигнализации;

валопроводы и движители.

3.10.2. Механическая установка должна обеспечивать бесперебойную эксплуатацию маломерного судна на всех режимах, при допустимых для данного класса судов кренах и дифферентах, а мощность главного двигателя

должна соответствовать корпусу судна (расчетной мощности для данного типа судна, предусмотренной проектной документацией).

3.10.3. Допустимая мощность двигателей (стационарных и подвесных), устанавливаемых на водоизмещающие суда или суда, имеющие корпус с нетрадиционными глиссирующими обводами (тримараны, морской нож, морские сани и т.д.), на байдарки, надувные суда, имеющие жесткий транец и т.д. определяется в соответствии с рекомендациями изготовителя, указанными в паспортах (сертификатах) на изделие либо опытным путем.

3.10.4. Главный двигатель, вспомогательные механизмы, передачи должны крепиться к судовым фундаментам плотно пригнанными болтами для предотвращения смещения при всех видах нагрузок, возможных при эксплуатации данного класса судна.

3.10.5. Болты, крепящие главные и вспомогательные механизмы, соединяющие части валопроводов должны соответствовать техническим условиям и надежно стопориться от самопроизвольного ослабления.

3.10.6. Главный двигатель, вспомогательные машины и механизмы должны оборудоваться контрольно-измерительными приборами и средствами аварийно-предупредительной сигнализации в соответствии с требованиями стандарта и технического условия, выхлопные коллекторы и присоединительные патрубки должны иметь водяное охлаждение.

3.10.7. Все контрольно-измерительные приборы должны быть расположены в легкодоступных и хорошо видимых местах, проверены соответствующими органами. На шкалах контрольно-измерительных приборов, измеряющих температуру, давление и частоту вращения, должны быть нанесены их ограничительные значения.

3.10.8. Конструкция и расположение пусковых и реверсивных устройств должны обеспечивать возможность пуска и реверсирования каждого механизма одним человеком.

3.10.9. Конструкция устройств управления должна исключать возможность самопроизвольного изменения заданного им положения, а устройства управления главным двигателем, кроме того, должны иметь блокировку, исключающую его пуска при включенных валоповоротных устройствах. Рукоятка реверса должна четко фиксироваться в положениях «вперед», «назад», «нейтраль». Самопроизвольное включение (выключение) реверса должно быть исключено.

3.10.10. Направление перемещения рукояток и маховиков управления должно быть обозначено стрелками и соответствующими надписями, а

перемещение (вращение) рукояток (штурвалов, маховиков) управления главным двигателем — от себя и вправо (по часовой стрелке) должны соответствовать работе механизмов на передний ход.

3.10.11. При наличии на маломерном судне главного двигателя, работающего на газовом топливе, владельцем представляются: паспорт (сертификат) на газовый баллон с указанием даты последнего освидетельствования, акт о выполнении монтажа газобаллонного оборудования и акт (или запись в акте о монтаже) о проведении испытания на герметичность.

3.10.12. Место установки газового баллона на судне, должно располагаться на открытой палубе или в газонепроницаемых отсеках, устроенных таким образом, чтобы при любой утечке газ уходил за борт. Крепление баллона должно исключать его отрыв или перемещение при плавании в штормовых условиях, максимально возможных для разрешенного судну района.

3.10.13. Трубопроводы для подачи газа к двигателю должны быть из твердых медных сплавов или нержавеющей стали с обжимными или винтовыми соединениями.

3.10.14. Нагревающиеся в процессе эксплуатации свыше  $60^{\circ}\text{C}$  поверхности механизмов, оборудования и трубопроводов должны иметь соответствующую изоляцию, а расстояние от них до стенок хранилищ жидкого топлива должно составлять не менее 800 мм. Узлы топливной системы стационарного двигателя должны размещаться на противоположной двигателю стороне.

3.10.15. Все вращающиеся, движущиеся части машин и механизмов должны закрываться соответствующими кожухами, а нагретые части машин и трубопроводов — изоляцией, исключаящими травмы и ожоги членов экипажа и пассажиров.

3.10.16. Перед карбюратором на топливном трубопроводе должно монтироваться запорное устройство, позволяющее перекрывать трубопровод с поста управления судном, воздухозаборный патрубок карбюратора оборудуется воздушным фильтром, являющимся одновременно пламегасителем, под карбюратором крепится поддон с выводной трубкой для сбора (слива) топлива.

3.10.17. На судах должна исключаться возможность выхода гребного вала из дейдвудного сальника в случае поломки, предусматриваться наличие водонепроницаемой переборки или флоры водонепроницаемого исполнения,

отгораживающих помещение (отсек) двигательной установки от других помещений (отсеков).

3.10.18. Основанием для оценки технического состояния механической установки маломерного судна как «годное» является:

выполнение вышеуказанных требований;

исправное состояние главного двигателя (подвесного лодочного мотора) с редуктором и муфтами, вспомогательных машин и механизмов, валопровода и движителей, систем управления, контроля и сигнализации;

соответствие нормативным требованиям по шумности и содержанию СО в выхлопных газах.

3.10.19. Основанием для оценки технического состояния механической установки как «запрещенное к пользованию» является невыполнение хотя бы одного из вышеперечисленных требований.

3.10.20. Оценка «ограниченно годное» — по требованиям данного раздела не устанавливается.

### **3.11. Общесудовые системы и трубопроводы.**

3.11.1. На всех палубных судах должна предусматриваться осушительная система.

3.11.2. На палубных судах 1 класса осушительная система должна включать в себя не менее одного насоса с механическим приводом и одного насоса с ручным приводом.

3.11.3. Осушительные системы палубных судов 2 класса должны включать не менее 2 насосов с ручным приводом, один из которых может быть переносным.

3.11.4. Система осушения палубных судов 3-5 класса должна иметь не менее одного насоса с ручным приводом, причем на судах 4 и 5 классов насос может быть переносным.

3.11.5. В качестве насосов для обеспечения работы системы осушения могут применяться насосы любой другой системы, имеющейся на судне (балластной, санитарной и т.п.)

3.11.6. На судах 1-2 классов один из насосов должен приводиться в действие с верхней палубы, второй — из внутренних помещений.

3.11.7. Каждый из насосов должен иметь производительность не менее:

8 м.куб./час. — для судов валовой вместимостью более 35 рег.тонн;

6 м.куб./час. — для судов валовой вместимостью от 17 до 35 рег.тонн;

4 м.куб./час. — для судов валовой вместимостью от 10 до 17 рег.тонн;

3,5 м.куб./час. — для судов валовой вместимостью менее 10 рег.тонн.

3.11.8. Несамостоятельные суда, эксплуатирующиеся без экипажа, могут не иметь насосов, но в этом случае осушительная система должна предусматривать возможность использования средств осушения буксирующего (толкающего) или спасательного судна.

3.11.9. Внутренний диаметр трубопроводов осушительной системы судов длиной более 10 м должен быть не менее 40 мм, а для судов длиной 10 м и менее может быть уменьшен до 20 мм.

3.11.10. Всасывающие патрубки системы осушения должны располагаться таким образом, чтобы обеспечивалась их работоспособность при крене судна до 10 градусов, а приемные и отливные отверстия в наружной обшивке должны исключать возможность случайного попадания воды внутрь корпуса.

3.11.11. Приводы управления арматурой должны располагаться в легко доступных местах и снабжаться устройством, показывающим состояние клапана (откр. — закр.), а дистанционно управляемая арматура должна иметь дублирующее ручное управление.

3.11.12. На судах, имеющих санитарно-бытовые помещения, должна предусматриваться фановая система для сбора и удаления с судна сточных и фекальных вод, включающая в себя санитарное оборудование, необходимые трубопроводы (с гидравлическим затвором) и цистерну или съемные контейнеры для сбора сточных и фекальных вод.

3.11.13. Система водоснабжения (при ее наличии) должна обеспечивать потребности экипажа и пассажиров питьевой и мытьевой водой, при этом питьевая вода должна храниться во вкладных цистернах, не соприкасающихся с забортной водой и цистернами для топлива, масла, фекальных и сточных вод, дно цистерны должно иметь уклон и спускную пробку (кран) для полного удаления воды, а расположение трубопроводов должно исключать ее загрязнение.

3.11.14. Объем цистерн питьевой и мытьевой воды определяется исходя из норм суточного расхода воды на одного человека, находящегося на

борту и установленной автономности плавания судна. Расход, в общем случае, принимается равным: 5 литров — питьевой и 15 литров мытьевой воды в сутки на человека.

3.11.15. Противопожарная система (при ее наличии) должна быть выполнена таким образом, чтобы во всех случаях эксплуатации была обеспечена ее надежность и готовность к немедленному использованию.

3.11.16. Основанием для оценки технического состояния общесудовых систем как “годное” является:

выполнение вышеуказанных требований;

исправная работа насосов;

отсутствие в трубопроводах и запорной арматуре засорения, трещин, разрывов, свищей.

3.11.17. Основанием для оценки технического состояния общесудовых систем как “запрещенное к пользованию” является несоответствие хотя бы одному из вышеперечисленных требований.

3.11.18. Оценка “ограниченно годное” по данному разделу не применяется.

### **3.12. Электрическое оборудование.**

3.12.1. Электрооборудование должно обеспечивать работу всех потребителей в основном и аварийном режимах эксплуатации.

3.12.2. Электрооборудование на судне должно устанавливаться в достаточном удалении от источников тепла и крепиться таким образом, чтобы был обеспечен удобный доступ для обслуживания, ремонта (замены) и не нарушалась прочность и водонепроницаемость корпуса, палубы и переборок.

3.12.3. Неизолированные токоведущие части электрооборудования должны иметь ограждение, а все металлические части электрооборудования, не находящиеся под напряжением, но с которыми возможно соприкосновение людей, экранирующие оболочки и металлические оплетки кабелей должны заземляться, кроме:

электрооборудования, имеющего двойную изоляцию или питаемого током безопасного напряжения;

цоколей патронов и крепежных элементов люминесцентных ламп, абажуров и отражателей, кожухов патронов или светильников, изготовленных из изоляционного материала или ввинченных в изоляционный материал;

крепежных элементов кабелей;

мелких отдельных потребителей, питаемых от разделительных трансформаторов.

3.12.4. Стационарное электрооборудование на судне заземляется с помощью специальных наружных заземляющих проводов или жилы заземления в питающем кабеле. Цепи заземления не должны иметь отключающих устройств.

3.12.5. Присоединение заземляющих проводов к металлическому корпусу судна или к заземляющей шине производится с помощью винтов и болтов диаметром не менее 6 мм. Контактные поверхности на местах прилегания проводника заземления зачищаются до блеска и надежно защищаются от коррозии.

3.12.6. Заземление переносного электрооборудования выполняется с помощью специальной жилы в гибком питающем кабеле посредством контактного соединения в штепсельном разъеме.

3.12.7. Заземление электрооборудования на трубопроводы, цистерны, баллоны и баки для сжатых газов и нефтепродуктов запрещается.

3.12.8. Измерение сопротивления изоляции производится в соответствии с требованиями правил технической эксплуатации электроустановок потребителей и правил техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей; электроизмерительные приборы должны быть проверены и иметь свидетельствующие об этом клейма.

3.12.9. Аккумуляторная батарея на маломерных судах, как правило, должна размещаться вне жилых, служебных, а также моторных помещений (отсеков). В виде исключения разрешено размещение аккумуляторной батареи внутри моторного помещения (отсека) только в закрытом ящике, на стороне, противоположной карбюратору.

3.12.10. Запрещается размещение аккумуляторной батареи под топливными цистернами (баками). Кислотные и щелочные аккумуляторные батареи не должны располагаться в одном помещении (отсеке, ящике).

3.12.11. Аккумуляторные батареи на судне должны устанавливаться и надежно закрепляться таким образом, чтобы было обеспечено их свободное обслуживание, при этом должен исключаться их обрыв или перемещение при плавании в штормовых условиях.

3.12.12. При размещении аккумуляторной батареи в герметическом ящике (отсеке) должна обеспечиваться их эффективная вентиляция.

3.12.13. Емкость аккумуляторной батареи должна обеспечивать работу систем, обеспечивающих движение и безопасность судна в ходовом и аварийном режимах не менее 3-х часов.

3.12.14. Распределительные щиты основного освещения должны получать питание по отдельным фидерам, питание на щит сигнально-отличительных огней допускается подавать от пульта управления по одному фидеру, от него по отдельным фидерам должны получать питание следующие фонари: топовые, бортовые и сигнально-проблесковые.

3.12.15. Если предусматривается питание судовой сети от внешнего источника электроэнергии, то на судне должен быть установлен щит питания от внешнего источника, на котором предусматривается: наличие соответствующих клемм для подключения гибкого кабеля и заземления нейтрального провода от внешнего источника, вольтметр или иная сигнализация наличия напряжения на клеммах и табличка, указывающая напряжение, род и частоту тока, а также систему распределения судовой сети.

3.12.16. Щит питания от внешнего источника соединяется с главным распределителем (ГРЩ) стационарными проложенными кабелями, и должен иметь устройство для механического закрепления конца гибкого кабеля, подводимого к щиту, а также подвесы для кабеля.

3.12.17. На маломерных судах, имеющих только сигнально-отличительные фонари, осветительную сеть и неответственные потребители малой мощности, допускается использование одной и той же аккумуляторной батареи, как для освещения, так и для стартерного пуска главного двигателя.

3.12.18. На судах допускается применение электронагревательных приборов только стационарного типа, которые должны крепиться с расчетом исключения возможности перемещения при плавании в штормовых условиях и возгорания от перегрева расположенных вблизи горючих материалов в повседневных условиях.

3.12.19. Кабели, сигнально-отличительные фонари, светильники, штепсельные разъемы и выключатели, расположенные на палубе (внутри корпуса на беспалубных судах) должны иметь водозащищенное исполнение.

3.12.20. На судах должны применяться негорючие и не распространяющие горение кабели с медными жилами, соответствующие нагрузке. В местах прокладки, где возможны механические повреждения или воздействие нефтепродуктов (электролита) применяются кабели с соответствующей защитой.

3.12.21. Расстояние между точками крепления кабелей диаметром до 8 мм при горизонтальной прокладке должно быть 200-250-300 мм, в зависимости от изоляции (без брони, с броней, с минеральной изоляцией — соответственно).

3.12.22. При вертикальной прокладке эти расстояния могут увеличиваться на 25%. Кабельные проходы не должны нарушать водонепроницаемость переборок, а через палубу кабели прокладываются в металлических трубах, выступающих над палубой на высоту комингса дверей данного помещения.

3.12.23. Основанием для оценки технического состояния электрооборудования маломерного судна как «годное» является:

выполнение вышеуказанных требований; исправное состояние электрооборудования;

отсутствие замыканий токоведущих частей между собой и на корпус, перегрева элементов электрооборудования, а также надежность крепления кабельных трасс, распределительных и коммутационных устройств.

3.12.24. Основанием для оценки технического состояния электрооборудования как «запрещенное к пользованию» является невыполнение хотя бы одного из вышеперечисленных требований.

3.12.25. Оценка «ограниченно годное» по требованиям данного раздела не устанавливается.

### **3.13. Противопожарная защита.**

3.13.1. Требования по противопожарной защите обязательны для всех судов, имеющих соответствующее оборудование, независимо от устанавливаемых им района и условий плавания.

3.13.2. Конструкция и компоновка двигателя должны исключать слив топлива за борт, а также попадание топлива в помещения (отсеки),

предназначенные для размещения людей и багажа. Рядом с двигателем не должны размещаться горючие материалы и жидкости.

3.13.3. На палубных судах стационарный двигатель должен располагаться в отдельном помещении (моторном отсеке), отделенном от других помещений непроницаемыми переборками. Переборки моторного отсека должны быть выполнены из огнезащитных или негорючих (самозатухающих) материалов. На деревянных и композитных судах подволока, борта и переборки моторного отсека должны быть пропитаны огнезащитным составом или обшиты кровельной сталью по слою асбеста толщиной не менее 5 мм. При наличии тепловой и противושумной изоляции она должна быть изготовлена из негорючих материалов и иметь защиту от проникновения топлива, масла и их паров. Моторный отсек должен иметь хорошую естественную или принудительную вентиляцию.

3.13.4. На беспалубных судах двигатель должен быть покрыт съемным кожухом из негорючего материала. На кожухе должны быть установлены вентиляционные трубы диаметром не менее 80 мм, из которых одна (приточная) не должна доходить до днища корпуса судна на 70 мм, а другая (вытяжная) — заканчиваться у крышки кожуха.

3.13.5. Топливо на судах со стационарным двигателем должно храниться в металлических цистернах или топливных баках, которые на палубных судах устанавливаются в специальных выгородках, изолированных от моторного отсека. Цистерны и баки топлива должны иметь выведенные наружу воздушные трубы, снабженные пламепрерывающей арматурой. Выгородки должны быть оборудованы естественной приточно-вытяжной вентиляцией, на вытяжных отверстиях которой установлена пламяпрерывающая арматура. Для наполнения топливных цистерн на палубу должны быть выведены патрубки, предотвращающие попадание топлива внутрь корпуса. Пробки патрубков должны быть выполнены из металла, исключаящего искрообразование.

3.13.6. На беспалубных судах без отдельного моторного отсека главные двигатели должны быть размещены на расстоянии не менее 800 мм от двигателя и газовыпускных трубопроводов. В этом случае топливные цистерны должны быть выгорожены съемными щитами. Вентиляция пространства в районе топливных цистерн должна быть такой же, как и цистерн, расположенных в отдельных отсеках.

3.13.7. На судах, не имеющих топливной цистерны, запас топлива можно хранить в плотно закрывающихся металлических канистрах. Объем каждой канистры не должен превышать 20 литров. Применение канистр из синтетических материалов для хранения бензина не допускается. Канистры должны размещаться в специальных стальных шкафах или ящиках, имеющих

плотно закрывающиеся дверки или крышки с замками и вентиляционные патрубки, снабженные пламяпрерывающей арматурой. Дверки или крышки в месте соприкосновения с корпусом шкафа или ящика должны быть облицованы материалами, исключающими искрообразование. При установке шкафов или ящиков на палубе из горючих материалов должна быть предусмотрена ее изоляция по габаритам шкафа или ящика сталью по слою асбеста толщиной 5 мм. Вместо изоляции палубы допускается установка шкафов или ящиков на ножках высотой над палубой не менее 50 мм. Канистры должны быть надежно закреплены в гнездах, облицованных негорючим материалом, исключающим искрообразование. Указанным порядком должны храниться на судне и другие легковоспламеняющиеся жидкости.

3.13.8. Все узлы топливной системы бензинового двигателя необходимо размещать на противоположной выпускному коллектору стороне. Всасывающая труба карбюратора должна быть выведена за пределы съемного кожуха и возвышаться над ним не менее чем на 500 мм. На конце всасывающей трубы должна быть установлена пламяпрерывающая арматура.

3.13.9. На судне не должно быть потеков топлива и масла. Все трубопроводы и аппаратура топлива и масла должны быть герметичны.

3.13.10. Судно должно быть оборудовано цистерной или герметичной емкостью для слива и сохранения остатков топлива и масла для последующей сдачи их в специальные емкости на берегу.

3.13.11. Облицовка и зашивка наружных поверхностей в жилых и хозяйственных помещениях, выполненные из горючих материалов, должны быть не более 2 мм.

3.13.12. Лаки, краски и иные отделочные материалы, примененные на судне, не должны быть на нитроцеллюлозной или другой легковоспламеняющейся основе.

3.13.13. Все внутренние и внешние трапы должны быть изготовлены из негорючих материалов.

3.13.14. Переборки и палуба камбуза должны быть выполнены из стали или другого равноценного материала и иметь соответствующую изоляцию. Если камбузная плита, работающая на жидком или твердом топливе, установлена на деревянной палубе или настиле, то конструкции возле плиты должны быть покрыты изоляцией из негорючего материала и обшиты стальными листами, которые должны выходить за габаритные размеры плиты не менее чем на 250 мм. Расстояние от камбузной плиты до конструкции из горючего материала, защищенного негорючей изоляцией,

должно быть не меньше 150 мм при толщине изоляции не меньше 25 мм. Дымовые трубы камбузных плит и прилегающие к ним конструкции должны быть покрыты тепловой изоляцией такой толщины, чтобы наружная поверхность изоляции не нагревалась до температуры выше 60° С.

3.13.15. Электрические отопительные приборы должны находиться на расстоянии не менее 50 мм от бортов и переборок. При отсутствии тепловой защиты нагревательные элементы должны отстоять от горючей зашивки не менее чем на 150 мм.

3.13.16. На судах, имеющих двигатели внутреннего сгорания или бытовые приборы, работающие на углеводородном сжиженном газе, должны выполняться следующие требования:

газобаллонное оборудование должно быть промышленного изготовления;

монтаж стационарного газобаллонного оборудования должен быть выполнен специалистами, имеющими соответствующее разрешение (лицензию);

газовые баллоны должны иметь клеймо об исправном техническом состоянии с указанием завода изготовителя (имени владельца), давления, на которое они были испытаны, рода наполняемого газа и даты последнего гидравлического испытания, которое не должно быть просроченным;

газовые баллоны должны быть надежно закреплены и храниться на открытой палубе или в отдельной выгородке, имеющей эффективную естественную вентиляцию. Газовый прибор и баллон вместимостью до 20 л могут размещаться в одном помещении, их допускается соединять с помощью резиноканного рукава;

помещения, где установлено газовое оборудование, должны быть оборудованы эффективной вентиляцией. В палубах и переборках этих помещений не должно быть отверстий в нижележащие помещения. В случае утечки, газ из этих помещений должен легко удаляться в атмосферу;

в нижней части помещений, где размещается газовое оборудование, должны быть установлены датчики наличия газа в воздухе;

материалы вблизи газовых плит или нагревателей должны быть негорючими;

расстояние от газовых приборов до переборок должно быть не менее 75 мм;

водоподогреватели должны быть оборудованы дымоходами для отвода продуктов сгорания за пределы помещения. Установка газовых плит без автоматических устройств прекращения подвода газа допускается только в том случае, если предполагается их обслуживание в присутствии персонала;

судно с двигателем, работающим на газовом топливе, должно быть снабжено углекислотным огнетушителем.

3.13.17. Занавески и другие текстильные материалы не должны находиться ближе 600 мм от любых плит, нагревателей и других приборов с открытым пламенем.

3.13.18. Емкости для отходов на судне должны быть изготовлены из негорючих материалов и не иметь отверстий в стенках и днище.

3.13.19. В качестве средств пожаротушения на маломерных судах могут применяться стационарные системы пожаротушения, пенные, порошковые и углекислотные огнетушители, асбестовые или войлочные покрывала для тушения пламени, пожарные ведра и др. Ручные переносные огнетушители должны быть стандартного типа. При этом допускается применять порошковые и углекислотные огнетушители с зарядом массой не менее 1,4 кг, пенные — вместимостью не менее 3,5 куб.дм.

3.13.20. На катере, парусно-моторном и парусном судне должно быть не менее одного пенного или порошкового огнетушителя, а при наличии машинного отделения (моторного отсека) в нем должна быть предусмотрена стационарная система пожаротушения или отдельный огнетушитель достаточной мощности.

3.13.21. На судне со стационарным двигателем длиной более 7 м на видном месте должна находиться инструкция по действиям экипажа (судоводителя) и пассажиров при пожаре или создавшейся обстановке, чреватой пожаром (прорыве топливного трубопровода, утечки горючего газа и т.п.).

3.13.22. Основанием для оценки состояния противопожарной защиты как «годное» является соответствие ее вышеперечисленным требованиям.

3.13.23. Основанием для оценки состояния противопожарной защиты как «запрещенное к пользованию» является невыполнение хотя бы одного из вышеперечисленных, относящихся к судну требований.

3.13.24. Оценка «ограниченно годное» по данному разделу не устанавливается.

### **3.14. Парусное вооружение.**

3.14.1. Парусное вооружение не должно иметь повреждений, его конструкция должна обеспечивать безопасность плавания в бассейнах соответствующего разряда.

3.14.3. Прогулочные морские парусные и парусно-моторные суда 1 класса должны иметь комплект штормовых парусов, при этом рангоут и такелаж должен обеспечивать возможность их постановки.

3.14.4. Паруса судов 1-3 класса должны предусматривать возможность уменьшения площади паруса (взятия рифов).

3.14.5. Мачты судов 1 — 4 классов должны раскрепляться стоячим такелажем. Мачты, не раскрепленные стоячим такелажем допускается применять на судах 5 класса с площадью парусов до 5 кв. метров.

3.14.6. Угол, образуемый вантами и мачтой в плоскости мидель — шпангоута должен быть не менее  $13^\circ$ . Для его увеличения на мачту могут устанавливаться краспицы.

3.14.7. Угол, образуемый вантами и мачтой в диаметральной плоскости при отсутствии ахтерштага (штаг-карнака) должен быть не менее  $7^\circ$ . При установке штаг-пирса допускается его уменьшение до  $4^\circ$ .

3.14.8. Указанные требования являются обязательными и при невыполнении любого из них состояние судна по парусному вооружению оценивается как «запрещенное к пользованию».

3.14.9. Оценка «ограниченно годное» по данному разделу не предусматривается.

Главный государственный  
инспектор Государственной  
инспекции по маломерным  
судам МЧС ДНР

В.Н. Чернуха