



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

ПРИКАЗ

(по основной деятельности)

08.06.2016

г. Донецк

№ 564

**Об утверждении Инструкции
по эксплуатации маломерных судов и плавсредств в подчиненных
подразделениях Министерства по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
Донецкой Народной Республики**

В соответствии с 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, с целью установления порядка эксплуатации маломерных судов и плавсредств в подчиненных подразделениях Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики (далее – МЧС ДНР),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Инструкцию по эксплуатации маломерных судов и плавсредств в подчиненных подразделениях Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики, которая прилагается.

2. Начальникам подчиненных подразделений МЧС ДНР, имеющих в своем ведении маломерные суда и плавсредства, эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт судов проводить в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

3. Контроль за исполнением приказа оставляю за собой.

Министр

000609

А.А. Кострубицкий

ИНСТРУКЦИЯ

по эксплуатации маломерных судов и плавсредств в подчиненных подразделениях Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики

I. Общие положения

1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок эксплуатации маломерных судов и плавсредств (далее – суда) в подчиненных подразделениях Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики (далее – МЧС ДНР) и общие (типовые) требования к их техническому состоянию, а также определяет обязанности должностных лиц, в ведении которых находятся вопросы безопасной эксплуатации судов.

2. Техническое состояние судна и его эксплуатационные характеристики должны обеспечивать надежную работу систем и устройств, безопасность плавания и пожарную безопасность, а также соответствовать нормативным документам, которые устанавливают порядок пользования судами на водных объектах Донецкой Народной Республики.

3. Непосредственно на судовой экипаж (далее – экипаж) возлагается техническая эксплуатация судна и обслуживание всего судна в целом. Основной задачей экипажа является обеспечение систематического наблюдения и контроля за техническим состоянием судна, а также поддержание его в надлежащем состоянии для обеспечения его безопасной эксплуатации.

4. Осмотр судна, его механизмов, оборудования и устройств должен проводиться судоводителем не реже одного раза в неделю с записью в судовой журнал. При обнаружении повреждений и неисправностей немедленно принимаются меры к их устранению. При получении (выявлении) повреждений, вызывающих необходимость ремонта основных конструктивных элементов судна, оно, после их устранения, должно быть предъявлено к освидетельствованию в Государственную инспекцию по маломерным судам Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Донецкой Народной Республики (далее - ГИМС МЧС ДНР).

5. На судоводителя (ответственного за эксплуатацию судна) возлагается принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержанию

порядка на судне, защите водной среды, предотвращению причинения вреда судну и находящимся на нем людям и грузу.

6. Контроль за организацией эксплуатации и технической готовностью маломерных судов МЧС ДНР к плаванию осуществляет ГИМС МЧС ДНР.

7. В подразделениях МЧС ДНР, имеющих в своем ведении маломерные суда и плавсредства, обеспечение эксплуатации, технического обслуживания и ремонта судов, а также ввод в эксплуатацию судов после их постройки или ремонта, закрепление за конкретным должностным лицом, которое несет ответственность за его (их) безопасную эксплуатацию и поддержание в постоянной готовности к использованию определяется приказами начальников (руководителей) этих подразделений. При смене должностного лица, ответственного за судно, составляется акт технического состояния судна (приложение №1), который утверждается начальником (руководителем) подразделения МЧС ДНР.

8. Суда и все предметы снабжения судна используются только по прямому назначению, а их эксплуатация должна осуществляться в соответствии с требованиями настоящей Инструкции, при строгом соблюдении требований по эксплуатации судна, его корпуса, устройств, систем и механизмов, которые устанавливаются проектантом судна или заводами изготовителями.

9. На борту судна, зарегистрированного в ГИМС МЧС ДНР, должны находиться копия судового билета установленной формы и судового журнала (приложение №2).

10. Эксплуатация судов разрешается только после их государственной регистрации и технического освидетельствования, которые проводятся в установленном порядке, а также при наличии на них судовых документов.

11. Нанесение на суда бортовых (регистрационных) номеров и названий судов производится в соответствии с требованиями ГИМС МЧС ДНР, осуществляющей их государственную регистрацию.

12. Нанесение отличительной окраски судов производится в соответствии с возложенными на них функциями. Спасательные и патрульные суда выше ватерлинии окрашиваются в белый цвет или алюминиевым суриком, а пожарно-спасательные суда - в красный цвет. Принадлежность судов к МЧС ДНР определяется символикой МЧС ДНР. Полосы из трех цветов (оранжевый – голубой – оранжевый) суммарной шириной не менее 200 мм наносятся вдоль обоих надводных бортов (на всем протяжении) посередине их высоты, а эмблема МЧС ДНР наносится на рубку (надстройку) с обеих сторон. При этом высота эмблемы не должна превышать половину высоты рубки (надстройки).

13. На судах ГИМС МЧС ДНР на полосу из трех цветов, посередине наносится эмблема ГИМС МЧС ДНР, а в кормовой части с обоих бортов слово «ГИМС».

Допускается нанесение дополнительной эмблемы на фронтальной стороне рубки (ходового мостика).

14. К эксплуатации судов допускаются лица, имеющие:

14.1. Действующие рабочие дипломы, свидетельства (справки) и удостоверения на право управления соответствующими судами.

14.2. Медицинскую справку (книжку) установленного образца о пригодности к управлению судами.

II. Подготовка судов к плаванию

15. У экипажа судна перед началом навигации осуществляется контрольная проверка знаний норм и правил по технике безопасности при эксплуатации судов.

16. Перед выходом в плавание судоводителю необходимо убедиться в готовности судна к эксплуатации и проверить:

16.1. Наличие полного комплекта судовой документации.

16.2. Отсутствие водотечности в корпусе судна и дейдвуде.

16.3. Наличие, исправность и готовность к работе якорного и швартовного устройств, предметов судового снабжения, спасательных, сигнальных и осушительных средств и средств связи, противопожарного, аварийно-спасательного, штурманского, и другого оборудования.

16.4. Исправность и готовность к работе двигателя, реверс редуктора, обслуживающих систем и системы дистанционного управления двигателем.

16.5. Исправность сигнально-отличительных огней.

16.6. Наличие горюче-смазочных материалов, пресной воды и продовольствия в количестве, необходимом для выполнения поставленных задач.

16.7. Правильность размещения груза, соблюдение норм грузоподъемности и пассажировместимости.

17. До выхода в плавание необходимо через гидрометеорологическую службу получить прогноз погоды на район выполнения поставленных задач.

При прогнозе силы ветра и волнения, величины которых превышают допустимые значения для данного типа судна, выход в плавание не разрешается.

18. Перед выходом в плавание весь прибывающий на борт судна персонал, который должен обеспечивать выполнение поставленных на выход задач, должен пройти инструктаж по технике безопасности. Факт проведения инструктажа, время выхода и возвращения судна записывается в судовой журнал, который ведется в подразделении МЧС ДНР по месту базирования судна.

19. Выход в плавание с непроверенной или неисправной материальной частью запрещается.

III. Эксплуатация судна

20. К эксплуатации судна допускается персонал, получивший в установленном порядке допуск к управлению судном или обслуживанию технических средств, оформленный приказом начальника (руководителя) подразделения МЧС ДНР.

21. В период плавания на судне ведется судовой журнал, который является основным документом, отражающим действие экипажа и работу всех судовых устройств и механизмов. За правильность ведения журнала и полноту записанных в нем сведений ответственность несет судоводитель, а заместитель начальника подразделения МЧС ДНР по месту базирования судна обязан не реже одного раза в квартал проверять его ведение.

22. Обнаруженные во время эксплуатации судна неисправности и дефекты должны устраняться по возможности немедленно или с возвращением к месту базирования. Особое внимание следует обращать на отсутствие водотечности корпуса.

23. Во время плавания судоводитель отвечает за поддержание порядка на судне, безопасность плавания, соблюдения требований Правил пользования маломерными судами на водных объектах Донецкой Народной Республики.

24. Передача управления судном лицам, не имеющим на то право, запрещается.

25. Буксировка судами МЧС ДНР других судов с людьми на борту запрещается, кроме случаев, связанных с оказанием помощи судам, терпящим бедствие или доставки маломерных судов на специализированную стоянку.

26. Судоводитель должен знать район плавания, в котором предполагается решение поставленных задач и строго следить за всеми изменениями гидрометеобстановки и, сообразуясь с собственными наблюдениями и местными признаками погоды, прогнозами и предупреждениями, принимать все необходимые меры безопасности. При ухудшении погодных условий судно должно быть отведено в место безопасной стоянки.

27. При подходе к необорудованному берегу необходимо:

27.1. Выбрать удобное и безопасное место для причаливания.

27.2. Обеспечить безопасный подход к берегу, исключая аварию или повреждение судна.

27.3. Обеспечить сохранность судна и невозможность его использования посторонними лицами.

28. После возвращения из рейса необходимо:

28.1. Надежно пришвартовать судно в установленном для него месте.

28.2. Произвести осмотр корпуса, механической установки, судовых систем и устройств.

28.3. При необходимости снять навесное оборудование и сдать его на хранение материально-ответственному лицу.

28.4. Обеспечить защиту судна от атмосферных осадков.

28.5. Заполнить судовой журнал и доложить соответствующему начальнику (руководителю) подразделения МЧС ДНР о результатах выполнения задания и техническом состоянии судна.

IV. Техническое обслуживание судна

29. В целях поддержания судна в постоянной готовности к использованию, своевременного выявления и предупреждения возникновения неисправностей и дефектов в механизмах, устройствах и системах, проводится техническое обслуживание судна.

30. Техническое обслуживание по характеру и объему работ подразделяется на плановые осмотры и ремонты. Для контроля за соблюдением сроков плановых осмотров и ремонтов в подразделениях МЧС ДНР составляется и ведется годовой график, который утверждается начальником (руководителем) подразделения МЧС ДНР.

31. Ответственность за своевременное проведение плановых осмотров и ремонтов возлагается на руководителей подразделений МЧС ДНР, а за полноту и качество на судоводителей, за которыми закреплены суда.

32. Осмотры и ремонты выполняются в соответствии с техническими условиями и инструкциями по эксплуатации от заводов изготовителей. Основанием для выполнения плановых осмотров (ремонта) корпуса, двигателя, механизмов и систем служит их фактическое техническое состояние, а также число ходовых часов или моточасов, которые отработаны агрегатом.

33. В период нахождения судна в эксплуатации проводятся ежедневные, еженедельные и ежемесячные осмотры.

34. Типовой перечень работ, выполняемых при ежедневном осмотре, включает:

34.1. Наружный осмотр корпуса, оборудования, обшивки, горловин на предмет отсутствия водотечности, трещин, грязи, потеков топлива, масла и др.

34.2. Наружный осмотр двигателя, систем и устройств.

34.3. Проверка прочности соединений электропроводов, крепления имущества снабжения и исправности контрольно-измерительных приборов (КИП).

34.4. Проверка уровня топлива и масла в механической установке, наличие охлаждающей жидкости в контуре охлаждения, а также их запасов.

34.5. Устранение неисправностей выявленных в процессе осмотра.

35. Типовой перечень работ, выполняемых при еженедельном осмотре, включает:

35.1. Выполнение работ, предусмотренных ежедневным осмотром.

35.2. Опробование двигателя и его дистанционного управления в работе в течение 2-5 минут.

35.3. Проверка дистанционного управления рулем перекладкой его с борта на борт.

35.4. Осмотр систем, устройств и электрооборудования.

35.5. Осмотр леерных ограждений и фальшборта.

35.6. Проверка крепления горловин цистерн и предметов снабжения, наличие на них необходимых маркировок.

36. Типовой перечень работ, выполняемых при ежемесячном осмотре, включает:

36.1. Выполнение работ, предусмотренных ежедневным и еженедельным осмотрами.

36.2. Проверка состояния нижних листов переборок в труднодоступных местах, очистка от ржавчины, гнили, окраска зачищенных мест.

36.3. Смазка всех трущихся поверхностей деталей.

36.4. Проверка тросов на предмет отсутствия оборванных прядей тросов.

36.5. Проверка сопротивления изоляции электрооборудования на судах оборудованных стационарным электрооборудованием.

36.6. Проверка состояния аккумуляторов.

36.7. Проверка сальников трубопроводов, кабелей, проходящих через водонепроницаемые переборки.

37. Если эксплуатация механической установки не планируется в течение трех и более месяцев, то ее необходимо законсервировать в соответствии с рекомендациями завода изготовителя.

38. Ремонты бывают навигационными, доковыми и аварийными.

39. Навигационный ремонт проводится один раз в год перед началом навигации. При этом ремонте производится ремонт корпуса судна, его механизмов, электрооборудования и приборов. При проведении докования судна, навигационный ремонт, как правило, должен совмещаться с ним.

40. Типовой перечень работ, выполняемых при навигационном ремонте:

40.1. Переборка двигателя по инструкции завода-изготовителя.

40.2. Очистка, ремонт и окраска корпуса.

40.3. Замена частей такелажа и мелких частей рангоута.

40.4. Замена дефектных резиновых прокладок дверей, люков, горловин.

40.5. Замена дефектных дельных вещей.

40.6. Мелкий ремонт отдельных предметов мебели и решеток.

40.7. Переборка и чистка обтекателей гребных валов и винтов.

40.8. Очистка и регулировка электродвигателей, генераторов, замена дефектных и изношенных электрощеток.

40.9. Проверка аккумуляторов и электрооборудования. проверка и ремонт КИП.

41. Доковый ремонт проводится при необходимости. При доковом ремонте выполняются работы по очистке, осмотру, освидетельствованию, ремонту и окраске подводной части корпуса судна, рулей, линий валов и гребных винтов.

42. Аварийный ремонт имеет целью устранение аварийных повреждений, при наличии которых судно не может оставаться в строю или нормально эксплуатироваться.

43. При всех видах осмотров и ремонтов меры безопасности, предупреждающие травматизм и гибель обслуживающего персонала обязательны к выполнению.

44. Результаты докового, аварийного и навигационного ремонтов, расход запасных частей, инструментов и принадлежностей (ЗИП) и ремонтных материалов заносятся в судовой журнал.

V. Хранение судов

45. Организация хранения судов определяется приказом начальника (руководителя) подразделения МЧС ДНР.

46. Суда в период навигации и межнавигационный период, в зависимости от местных условий, как правило, должны храниться на охраняемых базах (сооружениях) для их стоянки или в специально оборудованных местах.

47. При хранении судов должны соблюдаться следующие условия:

47.1. Безопасность стоянки в повседневных условиях, при ухудшении погоды и в шторм.

47.2. Надежность швартовки и охраны.

47.3. Защита от атмосферных осадков.

47.4. Удобство маневрирования при швартовке и отходе от причала.

47.5. Защита от ледохода и удобство заправки топливом и водой.

47.6. Возможность безопасного выполнения работ по техническому обслуживанию.

47.7. Соблюдение мер по охране труда, правил пожарной безопасности и санитарных правил.

48. Рекомендуются переместить судно на берег при возникновении сильного волнения и невозможности защитить его от повреждений.

49. Суда должны содержаться в чистоте и иметь качественное лакокрасочное покрытие. Наличие в трюмах ГСМ не допускается. Складирование отходов производства должно производиться в специально отведенных местах. Запрещается откачка за борт подсланевых (ляльных) вод.

50. По возможности в межнавигационный период суда должны храниться на берегу, в специально отведенном для этого месте или помещении. При отсутствии помещения разрешается хранение судов на открытом воздухе под навесом или под брезентом.

51. Подвесное оборудование, предметы снабжения с судна снимаются и после проведения инвентаризации и ремонта консервируются в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей. Хранение этого оборудования производится на охраняемом складе.

52. Хранение на берегу судов, заправленных ГСМ и водой, запрещается.

VI. Осмотры и оценка технического состояния

53. Оценка технического состояния судна:

53.1. Техническое состояние судна должно оцениваться исходя из технического состояния его основных элементов:

корпуса;

механической установки;
навигационного, радио и электрооборудования;
рангоута и такелажа (для парусно-моторных судов);
снабжения судна;
судовых систем и устройств.

54. Осмотр и технические требования к состоянию корпусов:

54.1. При осмотре корпуса и надстроек и определении их технического состояния особое внимание должно обращать на элементы, обеспечивающие его герметичность и безопасность экипажа и пассажиров: люковые закрытия, двери, окна, иллюминаторы, трапы, комингсы и т.п.

54.2. Оценка технического состояния корпусов устанавливается по степени износа их основных связей, наличию деформаций и других повреждений, снижающих общую прочность корпуса и местную прочность отдельных конструкций.

54.3. Осмотр корпуса судна производится с зачищенными трюмами, убранными съемными деталями сланей, подсланевого обрешетника, убранными съемными (переносными) цистернами. В процессе осмотра определяется состояние наружной обшивки, набора, водонепроницаемых переборок и палуб, доступные для осмотра и все места подверженные наибольшему износу.

54.4. Особое внимание должно обращать на элементы корпуса, в которых были обнаружены дефекты при предыдущих освидетельствованиях (коррозия, гниль, осмос, деформация, водотечность, заделки корпуса и т.п.).

54.5. Запрещается эксплуатация корпусов, у которых:

степень износа их основных связей, наличие деформаций и других повреждений, снижает общую прочность корпуса и местную прочность отдельных конструкций;

имеется общий остаточный прогиб (перегиб) судна, который характеризуется наличием разрывов, трещин, резких поперечных складок палубного настила или обшивки днища, потерей устойчивости балок продольного набора и их книц, а также разрывами болтов и другими признаками намечившегося перелома;

разрушен или отсутствует крепеж конструкций к корпусу судна, который предусматривается проектом (болты, шпильки, гайки, заклепки, сварные швы и т.п.), в том числе отсутствуют контргайки или иные стопорные устройства на резьбовых соединениях фальшкилей, плавников, дейдвудных и гельмпортных труб;

имеются повреждения (дефекты) подвижных узлов соединений специальных конструкций в подводной части корпуса судна.

54.6. Решение о запрещении эксплуатации стальных корпусов судов принимается на основании оценки параметров, характеризующих состояние основных групп связей корпуса, которые приведены в приложения №3 и параметров, характеризующих состояние местных остаточных деформаций листов обшивки совместно с набором согласно приложению №4.

54.7. При ближайшем ремонте устраняются дефекты, при наличии которых

эксплуатация судна не запрещается:

неводотечные цементные заделки, если их не более одной в одном отсеке и не более трёх по всему корпусу, при этом каждая сторона заделки должна быть не более шпации;

выпучины стенок рамных балок, если отношение стрелки прогиба выпучин к высоте балки не превышает 0,1;

отклонение балок набора от плоскости, если оно не более 10 мм и не охватывает более трех рядом расположенных связей;

деформации пиллерсов, если отношение стрелки прогиба к полной длине связи не более 0,005;

деформации фальшбортов, стенок рубок и надстроек, не участвующих в общем изгибе корпуса судна;

погнутость штевней, не ухудшающая управляемость судна и не создающая препятствий для нормальной работы руля, винта и якорного устройства;

износ стыковых сварных швов корпусной обшивки и настила палубы на 1 мм ниже поверхностей основного металла протяженностью более 20% длины шва, в качестве которой принимается участок между параллельными балками набора;

износ угловых сварных швов с уменьшением катета не более, чем на 30%;

водотечность заклепочных соединений, появляющаяся в виде подтеков (следов);

потеря устойчивости поясков и фланцев балок поперечного набора, а также книц, соединяющих их.

54.8. Решение о запрещении эксплуатации корпусов судов из легких сплавов (дюралюминиевых или алюминиево-магниевых) принимается на основании параметров характеризующих состояние основных групп связей корпуса, которые приведены в приложения №5 и параметров характеризующих состояние местных остаточных деформаций листов обшивки совместно с набором согласно приложению №6.

Кроме того, эксплуатация судна запрещается, если отношение f/l вмятин превышает 0,05 для дюралюминиевых и 0,07 алюминиево-магниевых корпусов или суммарная ширина листов наружной обшивки и настилов палуб, подверженных межкристаллитной и пленочной коррозии (серый налет, глубокие язвы, вспучивание и расслоение металла) превышает 0,2 ширины основных групп связей в данном сечении.

54.9. Решение о запрещении эксплуатации железобетонных корпусов судов принимается на основании оценки параметров характеризующих состояние основных групп связей корпуса, которые приведены в таблице 1 приложения №7.

54.10. Решение о запрещении эксплуатации пластмассовых корпусов судов принимается на основании оценки параметров характеризующих состояние основных групп связей корпуса, которые приведены в таблице 2 приложения №7.

54.11. Решение о запрещении эксплуатации деревянных корпусов судов принимается на основании оценки параметров характеризующих состояние основных групп связей корпуса, которые приведены в таблице 3 приложения №7.

55. Осмотр и технические требования к состоянию устройств, оборудования и элементов снабжения.

55.1. В состав устройств, оборудования и элементов снабжения входит:
устройства: рулевое, подруливающее, якорное, буксирное, швартовное, шлюпочное, спасательное и крыльевое для судна на подводных крыльях (СПК);

сигнальные средства;

закрытия отверстий в наружной обшивке, палубах и переборках: иллюминаторы, закрытия люков и горловин, наружные двери надстроек (капы, брандеры), палубные и световые люки;

оборудование помещений: коридоры, проходы, двери, трапы, посты управления;

средства защиты экипажа и пассажиров: леерное ограждение, штормовые поручни на наружных поверхностях палубы и рубки, упоры для ног и т.п.

судовое снабжение: спасательное, навигационное и аварийное.

мачты, рангоут и стоячий такелаж.

55.2. При неисправности устройств, оборудования, закрытий отверстий, неисправности или некомплектности судового снабжения эксплуатация судна запрещается.

Кроме того, эксплуатация судна запрещается в следующих случаях:

количество обрывов проволок стальных тросов, являющихся элементами судовых устройств (рулевого, шлюпочного, буксирного или стоячего такелажа), в любом месте по их длине, равной восьми диаметрам, составляет 10% и более общего количества проволок, а также при чрезмерной деформации канатов;

у цепей, являющихся элементами устройств, средний диаметр в наиболее изношенной части уменьшился более чем на 20% номинального диаметра, а также при наличии трещин и ослаблении распорок (контрфорсов);

при скручивании баллера руля на угол более 5°. Скручивание баллеров рулей судна на подводных крыльях не допускается;

увеличенные зазоры в гелмпортных втулках.

55.3. При осмотре рулевого устройства проверяется:

рулевой привод;

штуртрос;

гидравлические трубопроводы;

румпель;

сектор;

ограничители поворота руля;

гидроцилиндры;

насосы;

арматура;

аварийный румпель и другие входящие в устройство детали.

55.4. Кроме того, при нахождении судна на берегу (доке) осматриваются:

пятка руля;

петли руля;

реверсивно-рулевое устройство судов с водометными движителями.

55.5. Рулевое и подруливающее устройства проверяются в действии при работе двигательной (движительной) установки на различных режимах.

55.6. Основной и аварийный приводы руля проверяются путем многократной перекладки его с борта на борт. При этом замеряются величины перекладки пера руля на каждый борт и правильность показаний аксиометра. Проверяется возможность перехода с основного привода управления рулем на аварийный, а также время этого перехода.

55.7. При осмотре якорного устройства проверяется:
соответствие типов и масс якорей с проектными данными;
калибры и длины канатов и цепей, а также их маркировку (закрашиваемые белым цветом звенья через 10 метров – 1 звено, 20 метров – 2 звена и т.д. или марки (флажки) красного цвета для канатов);
состояние стопорящих устройств;
состояние узла крепления коренного конца якорного каната (цепи) и входящих в него деталей;
возможность быстрой отдачи якоря.

В случае замены якорей или цепей проверяется наличие заводских сертификатов и клейм у новых изделий.

55.8. При осмотре шлюпочного устройства проверяется:
дата последнего испытания шлюпочного устройства;
возможность спуска и подъема шлюпки с полным снабжением;
полноту комплектации шлюпки;
визуально целостность устройства и входящих в него узлов, деталей, тросов (канатов), стопорящих устройств;
обеспеченность крепления шлюпки по штормовому.

55.9. При осмотре буксирного устройства проверяется состояние:
буксирной лебедки;
буксирного каната (диаметр, длина, целостность);
буксирных кнехтов или битенгов и т.п. устройств и надежность их крепления к корпусу.

55.10. При осмотре сигнальных средств проверяется:
наличие, комплектность и работоспособность, а также соответствие сигнально-отличительных огней, дневных фигур и знаков;
исправность звуковых сигнальных устройств;
годность к использованию необходимых пиротехнических средств.

55.11. Проверка закрытий производится визуально. Испытания на непроницаемость закрытий палубных, рубочных и в надстройке, проводится напором воды с давлением 1-2 кг/см². Результаты испытаний подтверждается специальным актом.

55.12. При осмотре спасательных средств проверяется:
соответствие требованиям норм снабжения;
исправность и укомплектованность всеми требуемыми элементами (лампочки, батарейки, свистки, ремни, линии и т.п.);
сроки годности, соответствующие требованиям международных Конвенций

по спасательным средствам;

акты испытаний спасательных кругов, жилетов, страховочных сбруй, штормовых лееров на прочность.

55.13. Для устройств, которые подверглись значительным ремонтным работам с заменой составных элементов этих устройств, проводятся испытания, при этом испытания рулевого, подруливающего устройств, проводится совместно с главными механизмами на ходовых испытаниях.

56. Осмотр и технические требования к состоянию судовых систем и трубопроводов.

56.1. При осмотре судовых систем и трубопроводов проверяется техническое состояние следующих систем: осушительной, вентиляции и кондиционирования, питьевой и технической и забортной воды, фановая и другие общекорабельные системы.

56.2. Эксплуатация судов с неисправными системами не допускается.

56.3. Осмотр систем судов проводится одновременно с оценкой технического состояния корпуса. Проверка технического состояния трубопроводов проводится совместно с испытаниями оборудования, к которому они присоединяются.

57. Осмотр и технические требования к состоянию механической установки.

57.1. Оценка технического состояния механической установки производится совместно с обслуживающими системами и устройствами. В период эксплуатации для механических установок применяются марки горюче-смазочных материалов, которые указаны в технической документации для каждого типа установок.

57.2. Осмотр механических установок с главными двигателями, которые вследствие своих конструктивных и/или иных особенностей не подлежат вскрытию (разборке), не производится. Факт дальнейшей работоспособности или необходимости ремонта таких двигателей устанавливается по актам проверок их двигателей. В период эксплуатации оценка технического состояния механических установок данного типа устанавливается по внешним признакам и характеру работы двигателя на всех режимах по контрольно-измерительным приборам, а также по результатам проверки рабочих параметров, указанных в эксплуатационной документации (судовом журнале).

57.3. При осмотре механических установок проверяются в действии на различных режимах:

главные и вспомогательные двигатели;

валопроводы;

системы и устройства механических двигателей;

обслуживающие механизмы;

средства связи между машинным отделением и рулевой рубкой;

система дистанционного управления, а также элементы системы аварийно-предупредительной сигнализации.

57.4. Кроме того, проверяются рабочие параметры двигателя:

частота вращения;
давление масла в подшипниках;
температура масла;
температура охлаждающей воды внутреннего контура охлаждения;
величина заряда пусковых аккумуляторов;
температура отработанных газов.

57.5. Другие параметры, значения которых устанавливаются для каждого типа двигателя индивидуально. Численные значения этих параметров не должны выходить за пределы, установленные изготовителем двигателя.

57.6. При осмотре упорного, промежуточного и гребного валов проверяется состояние рабочих поверхностей подшипников и участков валов в районе шпоночных пазов.

57.7. Оценка технического состояния механических установок судов, производится по результатам проверки установки в целом и ее элементов в отдельности, которое характеризуется:

исправным состоянием установки в целом и надежностью ее работы на всех режимах;

отсутствием люфта или боя гребного вала (винта) и повышенной дымности;
отсутствием перегрева деталей и узлов свыше допустимых температур;
отсутствием недопустимых вибраций, трещин в двигателе, фундаменте, в системах и корпусе;

надежностью крепления двигателя и его узлов, а также его вспомогательных механизмов к фундаменту и корпусу;

наличием водонепроницаемой переборки или флоры водонепроницаемого исполнения, а также специально выполненного поддона под двигателем (в том числе и в виде рамы), отгораживающих механическую установку от других помещений и препятствующих распространению пролитого ГСМ;

отсутствием дефектов (трещин, деформаций и т.п.) в фундаменте и навесных агрегатах двигателя, а также редукторе и гребном вале;

отсутствием потеков топлива и масла;

исправным состоянием систем, обслуживающих двигатель, а также наличием запорного крана на топливной системе;

наличием в системе зажигания двигателя ключа или стоп-кнопки для выключения зажигания;

исправностью контрольно-измерительных приборов;

наличием на подвесных моторах страховочного конца (сор-линя), а также стопорного устройства, предотвращающего откидывание мотора при реверсировании на задний ход;

соответствием мощности двигателя весовым и геометрическим характеристикам корпуса судна;

надежностью работы реверсивного устройства – легкость хода рукоятки включения реверса на различных режимах эксплуатации судна, четкой фиксации положения «вперед» «назад» и «нейтральное», исключение самопроизвольного включения или выключения реверса.

57.8. Судно с механической установкой, состоящей из двух главных двигателей и более, из которых одна неисправна, к эксплуатации не допускается.

57.9. Эксплуатация механической установки и судна в целом запрещается до устранения следующих неисправностей:

отклонение рабочих параметров механической установки, выходящих за предельные значения, установленные заводом-изготовителем;

превышение предельных норм, установленных техническими условиями, эксплуатационной документацией и др. нормативными документами величин зазоров и износов цилиндропоршневой группы и других деталей;

систем, устройств и вспомогательных механизмов, обеспечивающих работу главных двигателей и машин (масляной, охлаждения, топлива, продувочных, теплообменных аппаратов и т.п.);

маневренных, пусковых и валоповоротных устройств;

всерезимного регулятора скорости;

стук в цилиндрах, коренных и шатунных подшипниках и др. частях двигателя;

нагрева наружных поверхностей подшипников и других частей выше предельной температуры, установленной заводом-изготовителем;

подплавлений, выкрашиваний или трещин, образующих замкнутый контур на поверхности антифрикционного слоя подшипников скольжения, выкрашивания или повреждения обойм, шариков, роликов и сепараторов подшипников качения;

пропусков воды из полостей охлаждения в полости цилиндров или в картер;

пропусков газов через уплотнения головок блоков, форсунок, пусковых клапанов и другой арматуры и прорыва газов в картер двигателя внутреннего сгорания (ДВС), разрушения, трещины, сквозные раковины или выкрашивания в крышках цилиндров и цилиндрических втулках;

неисправности предохранительных клапанов, системы аварийной защиты двигателей и привода запорного клапана для прекращения подачи топлива;

повышенной вибрации механизмов, приводящей к повреждению фундаментов, элементов корпуса, механизмов, трубопроводов, электрооборудования и т.п.;

неисправны или не проверены контрольно-измерительные приборы;

ослабление посадки, на валу, поломки или деформации лопастей гребных винтов или их утери;

неисправностей упругих муфт;

пропусков газовойпускной системы с прорывами газов в машинное отделение;

повышенной вибрации валов, соединяющих двигатель и движитель, требующей 10% снижения угловой скорости их вращения относительно максимальной предусмотренной проектом.

57.10. При определении годности к эксплуатации вспомогательных двигателей следует руководствоваться указаниями по освидетельствованию главных механизмов.

58. Осмотр и технические требования к состоянию электрооборудования.

58.1. При осмотре электрического оборудования бытового и технологического назначения проверяются:

кабельные трассы от источника электрической энергии;

защитные устройства на источнике электрической энергии;

устройства контроля состояния сопротивления изоляции и защитного заземления данного электрического оборудования;

наличие защитного заземления металлических корпусов электрического оборудования;

наличие и исправность ограждений, защищающих от прикосновения к открытым движущимся частям механизмов и оборудования;

защита электрического оборудования от механических повреждений и попадания на него воды, пара, топлива и других ГСМ;

соблюдение противопожарных мер при установке электрического оборудования;

наличие и исправность молниеотводного устройства.

58.2. При визуальном осмотре особое внимание уделяется внешнему виду электрического оборудования, а также испытание этого оборудования в действии.

58.3. Поверхностный температурный нагрев электрооборудования не должен превышать значения, указанные в соответствующих Инструкциях по эксплуатации.

58.4. Проверяется надёжность крепления машин к фундаментам.

58.5. Оценка технического состояния электрических машин производится в действии. Проверяется их работа на всех характерных для соответствующего механизма режимах, при этом осуществляется:

контроль правильности и четкости работы пусковой, регулирующей и управляющей аппаратуры и нагрузки машин (перегрузка в номинальном режиме не допускается);

проверка уровней срабатывания устройств контроля и сигнализации, дистанционного и аварийного отключения электрических приводов, а также состояние и настройки приборов защиты.

58.6. При параллельной работе генераторов проверяется:

распределение активной нагрузки между генераторами, которая должна быть установлена пропорционально мощности каждого генератора с точностью до 10%;

устойчивость параллельной работы при установившейся нагрузке, а также при сбросах и включениях нагрузки, максимально возможной в судовых условиях;

перевод нагрузки с одного генератора на другой и срабатывание реле обратного тока или реле обратной мощности.

58.7. При осмотре и испытании в действии распределительных устройств необходимо убедиться в:

соответствии величин сопротивления изоляции значениям, приведенным в таблице 1;

исправности коммутационных приборов опробованием их в действии;
наличии на лицевой панели четких нестирающихся надписей о назначении и рабочих положениях коммутационных приборов, сигнальных ламп, а также надписей у предохранителей об их назначении, значении номинального тока плавкой вставки;

периодической проверке электрических измерительных приборов;
исправной работе под нагрузкой силовых трансформаторов;
нормальной температуре наружных поверхностей кожухов.

58.8. При осмотре кабельных трасс, одиночных кабелей и проводов проверяется состояние:

сети основного и аварийного освещения;
изоляции, надежность крепления и правильность оконцеваний;
защиты кабелей и проводов от воздействия ГСМ, высоких температур и механических повреждений, а также уплотнительных коробок, сальников в местах прохода кабелей через непроницаемые переборки и палубы;
нагрева кабелей в соответствии с установленными требованиями.

Таблица 1

№ п/п	Наименование электрического оборудования	Нормы сопротивления изоляции в Мом относительно корпуса, не менее
1.	Распределительные устройства	1,0
2.	Кабели	1,0

58.9. При осмотре аккумуляторных батарей необходимо убедиться в исправности аккумуляторов согласно инструкции по эксплуатации и надежности их крепления, проверить состояние аккумуляторного помещения (выгородки).

58.10. Не допускается эксплуатация судна при наличии:

неустраненных неисправностей главных распределительных устройств (ГРЩ), если при этом не обеспечивается распределение электрической энергии по ответственным потребителям и пожарная безопасность;

неисправностей регуляторов напряжения, аппаратов коммутации, защиты, контроля и сигнализации или одного из источников тока общесудовой электростанции, если мощность оставшихся источников недостаточна для обеспечения ходового и аварийного режимов;

износа трущихся частей электрических машин, превышающем предельно допустимый, установленный заводом-изготовителем;

повреждения изоляции кабелей (выкрашивание, разъедание, вспучивание);
превышения предельных значений параметров электрических машин в технических условиях и инструкциях завода-изготовителя;

неисправностей электрических приводов ответственных устройств;

уменьшения сопротивления изоляции электрического оборудования ниже минимально допустимого значения, установленного заводом-изготовителем, а при отсутствии таких данных - ниже предельно допустимых значений указанных в таблице 2;

Таблица 2

№ п/п	Наименование электрического оборудования	Допустимые значения сопротивления изоляции в Мом относительно корпуса
1.	Электрические машины, магнитные станции, пусковые устройства, резисторы и т.п.	0,2
2.	Распределительные устройства, пульты управления и т.п.	0,06
3.	Аккумуляторные батареи при отключенных потребителях	0,02
4.	Фидеры кабельной сети освещения	0,06
5.	Цепи управления, сигнализации и контроля	0,06

неисправностей аварийных источников и потребителей электрической энергии и неисправностей их сетей;

прочих неисправностей электрического оборудования, препятствующих безопасной эксплуатации судна или угрожающих безопасности находящихся на нем людей.

59. Осмотр и технические требования к состоянию средств автоматики.

59.1. Осмотр и испытание в действии средств автоматики проводятся совместно с механизмами, устройствами, системами, к которым эти средства автоматики относятся. Оценка технического состояния средств автоматики производится на основании результатов проверки средств соответствующими специалистами.

59.2. При осмотре и проверке в действии систем дистанционного автоматизированного управления (ДАУ) или дистанционного управления (ДУ) главной энергетической установкой необходимо:

убедиться в соответствии положений и синхронности перемещений рукояток на всех постах управления рукоятки должны четко фиксироваться во всех заданных положениях;

проверить время переключения управления главной энергетической установкой с основного поста управления на аварийный, которое не должно превышать 10 с;

опробовать в действии устройства аварийной остановки главных двигателей, со всех постов управления.

59.3. При осмотре и испытании в действии системы автоматизации судовой электростанции проверяется:

автоматический запуск и включение на шины главного распределительного щита генераторов;

дистанционный пуск и остановка генераторов с постов управления;

автоматическое переключение нагрузки с генератора на питание от аккумуляторных батарей при снижении его частоты вращения ниже

характеристик определенных заводом-изготовителем и отключении аккумуляторной батареи при включении генератора;

автоматическое включение и отключение аварийного генератора (если он есть) или аварийной аккумуляторной батареи.

59.4. При осмотре систем автоматической сигнализации (аварийно-предупредительной сигнализации главных и вспомогательных двигателей, пожарной сигнализации, сигнализации наличия подсланевых или трюмных вод) и дистанционных приборов контроля и защиты главных и вспомогательных механизмов необходимо проверить:

датчики температуры воды и масла путем их нагрева до температуры срабатывания в емкости с водой;

исправность датчиков давления при пусках и остановках двигателей;

работу пожарной сигнализации путем искусственного повышения температуры в районе установки датчика;

срабатывание датчиков сигнализации о наличии подсланевых вод путем погружения датчиков в объем с водой;

исправность приборов световой и звуковой сигнализации;

исправности приборов контроля работы механической установки.

Приложение №1
к Инструкции по эксплуатации
маломерных судов и
плавсредств в подчиненных
подразделениях Министерства
по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и
ликвидации последствий
стихийных бедствий Донецкой
Народной Республики (пункт 7)

_____ (должность, фамилия, подпись)

« » _____ 20 г.

М.П.

А К Т

технического состояния _____

(наименование судна)

Комиссия в составе _____

(должности, фамилии, инициалы

_____ председателя и членов комиссии)

назначенная приказом _____

(наименование организации)

произвела осмотр _____

(наименование судна)

В результате осмотра судна, изучения паспортов, формуляров, учетных и других документов комиссия установила следующее.

Наименование, регистрационный и заводской номер судна:

Год постройки и завод-изготовитель _____

Откуда и когда поступило судно _____

Балансовая стоимость _____

Основные технические данные:

Длина _____ м.

Ширина _____ м.

Осадка _____ м.

Корпус _____
(металлический, деревянный, композиционных материалов)

Количество и тип установленных двигателей _____

Техническое состояние:

1. Корпус _____
(указать состояние обшивки, набора и др.)
 2. Состояние устройств _____
(рулевого, якорного, швартовного, буксирного)
 3. Состояние средств _____
(звукосигнальных, спасательных, противопожарных и др.)
 4. Состояние электрооборудования _____
 5. Состояние предметов снабжения и их комплектность _____
-

Техническое состояние двигателей (подвесных моторов)

Наименование и марка _____

Дата установки _____

Сколько часов отработали с момента установки _____

Сколько имели средних и капитальных ремонтов _____

(перечислить состояние всех основных узлов, систем, устройств)

Техническое состояние остальных механизмов _____

Выводы комиссии:

Председатель комиссии: _____

(должность, фамилия, подпись)

Члены комиссии: _____

(должности, фамилии, подписи)

Приложение №2
к Инструкции по эксплуатации
маломерных судов и
плавсредств в подчиненных
подразделениях Министерства
по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и
ликвидации последствий
стихийных бедствий Донецкой
Народной Республики (пункт 9)

Министерство по делам гражданской
обороны, чрезвычайным ситуациям и
ликвидации последствий стихийных
бедствий Донецкой Народной Республики

(наименование организации)

СУДОВОЙ ЖУРНАЛ

маломерного судна, регистрационный №

на 20 ____ год

Начат _____ 20 ____ г.

Окончен _____ 20 ____ г.

(оборотная сторона)

О Г Л А В Л Е Н И Е

Раздел I . Учет работы двигателя и пройденного расстояния

Раздел II . Учет плановых осмотров и ремонтов

Раздел III . Отчеты по горюче-смазочным материалам

Раздел IV . Замечания проверяющих

ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

1. Журнал пронумеровывается, прошнуровывается и скрепляется печатью начальника (руководителя) организации.
2. Все записи производятся чернилами без черновиков. Исправления не допускаются.
3. Новый журнал заводится только после полного использования старого, независимо от времени.
4. Журнал ведет сотрудник, за которым закреплено судно.
5. Записи в журнале производятся во всех случаях работы двигателя. В журнале записываются результаты осмотров и ремонтов.
6. За каждые сутки, месяц, навигацию подводится итог наработки часов двигателя, расхода топлива и масла.
7. По окончании навигации журнал для проверки направляется в организацию, которой принадлежит судно.

(оборотная сторона)

Технические данные судна

1. Размерения (длина наибольшая, ширина наибольшая, высота надводного борта, средняя осадка: _____
2. Грузоподъемность _____ кг.
3. Пассажировместимость _____ чел.

Технические данные двигателя:

1. Марка двигателя _____
2. Мощность двигателя (л.с.) _____
3. Число оборотов в минуту _____
4. Расход топлива (литров/час) _____
5. Марка топлива _____
6. Марка смазочного масла _____
7. Вес двигателя (кг) _____

Продолжение приложения №2

Раздел 1. Учет работы двигателя, пройденного расстояния

№ п/п	Дата	Пуск		Остановка		Время работы двигателя в час и мин	Пройденное расстояние в км	Расход топлива в кг	Цель выхода, район плавания, замечания по работе двигателя
		час	мин	час	мин				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

(оборотная сторона)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Раздел 2. Учет плановых осмотров и ремонтов

Дата	Вид осмотра, ремонта	Произведенные работы, обнаруженные дефекты. Затрата чел/час, чел/дней. Перечень замененных деталей	Исполнитель работ
1	2	3	4

(оборотная сторона)

1	2	3	4

Раздел 3. Отчеты по горюче-смазочным материалам**I. Учет расхода ГСМ**

Месяц, год	Количество ходовых часов за месяц	Марка ГСМ	Расход в кг		Примечание
			по норме	факт.	
		топливо			
		масло			
		смазки			

II. Баланс ГСМ в кг

Марка ГСМ	Остаток на первое число месяца	Получено ГСМ	Израсходовано ГСМ	Остаток на конец месяца	Примечание
1	2	3	4	5	6

(оборотная сторона)

1	2	3	4	5	6

Раздел 4. Замечания проверяющих

Дата	Содержание замечаний и указаний проверяющих	Отметка об устранении замечаний и выполнении указаний, подпись
1	2	3

(оборотная сторона)

1	2	3

Приложение №3
к Инструкции по эксплуатации
маломерных судов и
плавсредств в подчиненных
подразделениях Министерства
по делам гражданской
обороны, чрезвычайным
ситуациям и ликвидации
последствий стихийных
бедствий Донецкой Народной
Республики (пункт 54.6)

№ п/п	Основные группы связей корпуса	Нормы допустимого среднего износа в %
1.	Настил палубы, обшивка днища, скуловой пояс, комингсы люков, набор палубы и днища: в любом сечении по длине корпуса плавсредства	30
2.	Обшивка бортов в любом сечении по длине корпуса	30
3.	Настил второго дна, набор бортов, поперечных водонепроницаемых переборок на любом участке по длине корпуса	35

Примечания:

1. Нормы износов групп связей корпуса судов следует принимать применительно к толщинам, указанным в проекте.

2. Оценку технического состояния корпуса по износам следует устанавливать в зависимости от степени износа отдельных групп связей с наихудшей оценкой.

3. При отсутствии видимых износов измерения толщин связей при первом (после постройки) преднавигационном освидетельствовании не проводятся.

4. Средней частью корпуса считается участок длины судна равный 0,5L по 0,25L в нос и корму от мидель-шпангоута, оконечностью судна - участок длины, считая от носового и кормового перпендикуляра, равный 0,25L.

5. Остаточная толщина в районе наиболее развитых язв не должна быть менее 3,0 мм.

Приложение №4
к Инструкции по эксплуатации
маломерных судов и
плавсредств в подчиненных
подразделениях Министерства
по делам гражданской
обороны, чрезвычайным
ситуациям и ликвидации
последствий стихийных
бедствий Донецкой Народной
Республики (пункт 54.6)

№ п/п	Нормируемый параметр	Нормы допустимых местных остаточных деформаций
1.	Степень распространения вмятин по ширине корпуса в одном сечении b_i / B отдельно для палубы и днища: в средней части корпусов плавсредства	0,30
2.	Максимально допустимая стрелка прогиба вмятин f мм, для палубы и днища: средней части корпусов плавсредства	80
	в оконечностях плавсредства	120
3.	Максимально допустимая стрелка прогиба вмятин f мм, для бортов и второго дна для плавсредств, независимо от расположения вмятин по длине плавсредства	120

Примечания:

1. b_i – распространенность вмятин по ширине судна
2. B – ширина палубы или днища.
3. При несовпадении оценок по различным нормируемым параметрам оценку следует назначать по худшему показателю.
3. При установлении оценок технического состояния не следует учитывать:
 - 3.1. Отдельно расположенные вмятины с размером в плане не более 0,6 м при стрелке прогиба менее 100 мм и отношении f/l менее 0,1 при условии отсутствия трещин и разрывов по набору.
 - 3.2. Вмятины со стрелкой прогиба до 20 мм независимо от степени их распространения по ширине корпуса.
 - 3.3. Степень распространения вмятин по борту и второму дну не затрагивающих рамный набор, независимо от их расположения по длине судна.
 - 3.4. Отношение стрелки прогиба вмятин к их наименьшему размеру в плане f/l для палубы, днища, бортов, если оно не превышает 0,1

3.5. Гофрировку – местные остаточные прогибы листов между несколькими последовательно расположенными балками набора корпуса, если максимальная стрелка прогиба гофрировки в средней части плавсредства не превышает 0,07 расстояния между балками судового набора, а в оконечностях - 0,1 этого расстояния.

3.6. Бухтины - местные отдельно расположенные остаточные прогибы листов между балками набора корпуса, если максимальная стрелка прогиба бухтины на любом участке по длине плавсредства не превышает 0,1 расстояния между балками набора корпуса.

Приложение №5
к Инструкции по эксплуатации
маломерных судов и плавсредств в
подчиненных подразделениях
Министерства по делам
гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и
ликвидации последствий
стихийных бедствий Донецкой
Народной Республики (пункт 54.8)

№ п/п	Материал	Основные группы связей	Нормы допустимого износа в %
1.	Дюралюминиевые сплавы	Обшивка и набор днища	15
		Настил и набор палубы	20
		Обшивка борта	25
2.	Алюминиево-магниевые сплавы	Обшивка и набор днища	20
		Настил и набор палубы	20
		Обшивка борта	25

Примечания:

1. Нормы износов действительны для средней части и оконечностей корпуса судна.

2. В пределах норм износов, указанных в таблице, допускаются повреждения обшивки и набора – поверхностные риски, царапины, надрезы и другие дефекты, имеющие местный характер.

Приложение №6
к Инструкции по эксплуатации
маломерных судов и плавсредств в
подчиненных подразделениях
Министерства по делам
гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и
ликвидации последствий
стихийных бедствий Донецкой
Народной Республики (пункт 54.8)

№ п/п	Нормируемый параметр	Нормы допустимых местных остаточных деформаций
1.	Степень распространения вмятин по ширине корпуса в одном сечении b_i/B отдельно для палубы и днища	0,20
2.	Степень распространения вмятин по высоте борта в одном сечении h_i/H отдельно для каждого борта	0,40

Примечания:

1. В таблице даны следующие обозначения:
H – высота борта;
 h_i – распространенность вмятин по высоте борта.
2. При не совпадении оценок по различным нормируемым параметрам оценку следует назначать по худшему показателю.
3. При установлении оценки технического состояния не учитывается:
горфировка обшивки с максимальной стрелкой прогиба, не превышающей 0,05 расстояния между балками судового набора для алюминиево-магниевых сплавов и 0,03 для дюралюминия;
бухтины обшивки с максимальной стрелкой прогиба, не превышающей 0,07 расстояния между балками судового набора для алюминиево-магниевых сплавов и 0,05 для дюралюминия.

Приложение №7
к Инструкции по эксплуатации
маломерных судов и плавсредств в
подчиненных подразделениях
Министерства по делам
гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и
ликвидации последствий
стихийных бедствий Донецкой
Народной Республики (пункты
54.9, 54.10, 54.11)

Таблица 1

№ п/п	Нормируемый характер	Нормы допустимых дефектов и повреждений
1.	Водотечность, фильтрация, потемнение бетона.	Отдельные темные пятна на смоченной поверхности с незначительной фильтрацией воды.
2.	Разрушение поверхности, выкалывание, истирание бетона	10% площади плиты с частичным оголением арматуры
3.	Заделка пробоин, трещин, наличие заливок	Заделка пробоин и сквозных трещин с заделкой по водотечным местам не более 30% площади плиты

Примечания:

1. Под плитами железобетонного корпуса плавсредства принимаются плиты палуб, бортов, днища, транцев, поперечных переборок, ограниченных набором.

2. Указанные в таблице нормы дефектов и повреждений действительны для средней части корпуса и оконечностей плавсредства.

3. Заделанные пробоины при помощи кессона с восстановлением арматуры и с использованием бетона проектной марки, а также заделки несквозных трещин с разделкой кромок, на оценку технического состояния не влияют.

Таблица 2

№ п/п	Основные группы связей	Нормы допустимого среднего износа в %
1.	Обшивка и набор днища	25
2.	Настил и набор палубы	30
3.	Обшивка и набор борта	35

Примечания:

1. Нормы износов действительны для средней части и оконечностей корпуса судна.

2. В пределах норм износов, указанных в таблице, допускаются повреждения обшивки и набора: расслоение текстуры, поверхностные трещины, риски, царапины, надрезы, вымывание, выщелачивание связующего или другие местные дефекты, не нарушающие непроницаемость корпуса

3. Оценка технического состояния может быть пересмотрена, если дефекты устранены путем наформовок элементов корпуса до проектных показателей или имеются трещины по обшивке и набору в районе местных остаточных деформаций.

Таблица 3

№ п/п	Основные группы связей	Нормы допустимого среднего износа в %,
1.	Обшивка и набор днища	25
2.	Обшивка и набор борта настила палубы и подпалубный набор	30

Примечания:

1. Указанные в таблице нормы износов принимать применительно к толщинам, указанным в проекте и действительны для средней части корпуса судна и его оконечностей.

2. В пределах норм износов, указанных в таблице, допускаются загнивания, повреждения обшивки и набора - расслоения фанеры, поверхностные трещины, риски, царапины, надрезы и другие дефекты, не нарушающие непроницаемость корпуса за исключением трещины по обшивке и набору в местах остаточных деформаций.