



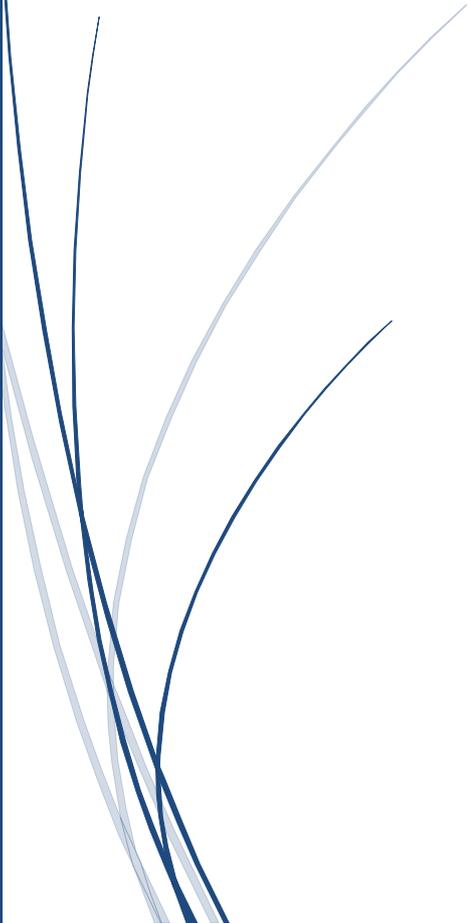
13.8.2020

# Сюрвейерское обслуживание

Памятка для оценщика судов. Наблюдение за судами. Виды. Требования к специалисту по техническому сюрвею.

Переклассификация. Рекомендации по комплексной оценке фактического технического состояния судна (САР).

Порядок списания судов



А. Локтионов  
ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР ОЦЕНКИ

## Оглавление

Требования ФСО-10 к осмотру.....	3
Несколько слов о наблюдении за судном.....	3
Технический надзор.....	6
Цели и виды инспекций.....	8
Некоммерческое партнерство «Содружество Морских Сюрвейеров» («Unity of Marine Surveyors»).....	10
Сюрвей для определения технического состояния судна (Full Condition Survey).....	13
Сюрвей при вводе или выводе из чартера (On Hire/Off Hire Survey).....	15
Сюрвей буксировки.....	16
Сюрвей повреждений.....	16
Сюрвей портовых служб.....	20
Требования к сюрвейеру.....	26
Регламент № 391/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза.....	33
Правила по добровольной сертификации услуг по обслуживанию судов.....	36
Процедура приема в класс PC судов в эксплуатации.....	44
Рекомендации по комплексной оценке фактического технического состояния судна (CAP).....	48
Проформа чек-листов.....	65
Содержание сюрвейерского рапорта.....	70
Порядок списания судов в Советский период.....	75
Перечень документов речного регистра, составляемых при осуществлении классификационной деятельности.....	82
Техническая документация на объекты технического наблюдения PC.....	86
Сертификаты класса и осмотров.....	90
Источники информации.....	96

### Таблицы

Таблица 1 Виды сюрвейерских услуг.....	9
Таблица 2 Квалификация и категории сюрвейерских услуг.....	11
Таблица 3 Реестр морских сюрвейеров.....	12
Таблица 4 Сокращения и термины.....	30
Таблица 5 Сюрвейерские компании, работающие в России.....	34
Таблица 6 Критерии оценки корпуса.....	50
Таблица 7 Критерии оценки защитного покрытия.....	50
Таблица 8 Критерии оценки якорного устройства.....	50
Таблица 9 Критерии оценки катодной защиты.....	51
Таблица 10 Критерии общей оценки покрытия.....	51
Таблица 11 Критерии оценки общей прочности.....	51
Таблица 12 Критерии оценки износа корпуса.....	51
Таблица 13 Критерии оценки остаточного срока службы.....	52
Таблица 14 Критерии оценки по машине и системам.....	52
Таблица 15 Критерии оценки по результатам визуального осмотра.....	53
Таблица 16 Критерии оценки по результатам испытаний.....	53
Таблица 17 Критерии оценки по результатам диагностических параметров.....	53
Таблица 18 Критерии оценки запасных частей.....	55
Таблица 19 Формат предоставления информации по ремонтам корпуса.....	62
Таблица 20 Формат предоставления информации по ремонтам механизмов и систем.....	62
Таблица 21 Чек-лист под утилизацию 1.....	65
Таблица 22 Чек-лист проверки технического состояния 2.....	67
Таблица 23 Титульный лист сюрвейерского рапорта.....	71
Таблица 24 Содержание отчета сюрвейера.....	72
Таблица 25 Содержание акта осмотра.....	73
Таблица 26 Документы PPP.....	82
Таблица 27 SURVEYS.....	90
Таблица 28 CERTIFICATES.....	91
Таблица 29 Survey.....	92

### Рисунки

Рисунок 1 Основные виды надзора (неполный перечень).....	4
Рисунок 2 Система технического освидетельствования и их периодичность.....	7
Рисунок 3 Гармонизированная система освидетельствований.....	8
Рисунок 4 Боковой вид. План.....	74

## МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ СЮРВЕЙ

### Требования ФСО-10 к осмотру

7. Задание на оценку объекта оценки может содержать следующую дополнительную к указанной в ФСО N 1 информацию в части допущений, на которых должна основываться оценка:

- допущение, связанное с ограничением объема работ по осмотру оцениваемых машин и единиц оборудования;

8. Задание на оценку устанавливает степень детализации работ по осмотру (полный, частичный с указанием критериев, без проведения осмотра) и период проведения осмотра. В случае непроведения осмотра оценщик указывает в отчете об оценке причины, по которым объект оценки не осмотрен, а также допущения, связанные с непроведением осмотра.

**Полный осмотр** производится в соответствии с заданием Заказчика и принятой практикой сюрвейерского обслуживания по результатам визуального осмотра, испытаний и диагностирования с оформлением сюрвейерского заключения независимой организацией (отечественной или зарубежной), оказывающей такие услуги. Примерное содержание отчета представлено в таблице №18.

**Частичный осмотр** производится в соответствии с заданием Заказчика с указанием критериев. Оценщиком оформляется акт осмотра по результатам изучения документов, интервью членов экипажа, визуального осмотра. При наличии у Исполнителя оценки специалиста-сюрвейера может также оформляться сюрвейерский рапорт. Примерное содержание акта представлено в таблице №19.

Допускается оценка **без осмотра** по результатам изучения документов для судов в классе «годное» и в период пандемии. Это связано с режимом эксплуатации судна и высокой ответственностью надзорных органов и судовладельца за техническое состояние судна. Но при этом судовладелец должен предоставить справку о задержаниях и замечаниях портовых служб, для определения степени риска по оцениваемому объекту (справка информационной системой государственного портового контроля). В условиях форс-мажора допускается осмотр с помощью технических средств телекоммуникаций как подводной части корпуса, так и помещений, оборудования и надводной части корпуса и палубных строений.

### Несколько слов о наблюдении за судном

**Сюрвейер** (англ. *surveyor*) — термин в страховании, обозначающий инспектора или агента страховщика, осуществляющего осмотр имущества, принимаемого на страхование. Оценщик страхового общества.

По результатам работы сюрвейера страховая компания принимает решение о заключении договора страхования.

Могут также существовать специальные сюрвейерские компании, выполняющие подряды на сюрвейерскую деятельность от страховых компаний.

Большой объём работ выполняют специальные сюрвейерские компании, проверяющие значительную часть сырьевых товаров международной торговли. Подобные компании на основании проведённых инспекций определяют количество и качество товара, пригодность транспортных средств к перевозке грузов. Как правило, эти инспекции требуются в месте перехода права собственности товара от продавца к покупателю. Также существует вид услуг, который называется Full Outturn Guarantee, при котором сюрвейерская

(инспекционная) компания берёт на себя риски недостачи грузов между пунктами погрузки, перевалки и выгрузки, то есть сюрвейерская компания выполняет функции страховщика.

В Российской Федерации сюрвейерская деятельность не подлежит лицензированию с 2006 года. В последнее время на рынке независимых инспекционных услуг появляется всё больше российских компаний.

Все суда морского, смешанного и озёрного плавания должны от начала их проектирования до списания находится под надзором, основным видом которого является технический, осуществляемый Регистром морского судоходства РФ. Виды и организация надзора определяется «Положением о технической эксплуатации морского флота», согласно которого государственный надзор, контроль и освидетельствование производится органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, а ведомственный надзор и контроль осуществляется Федеральными органами исполнительной власти по морскому транспорту и уполномоченными ими юридическими лицами России.

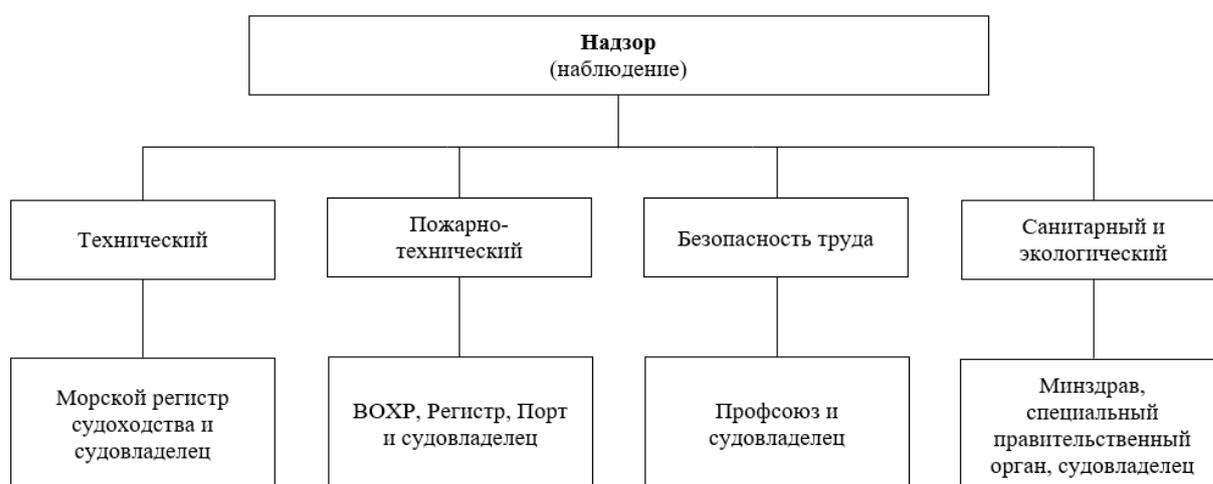


Рисунок 1 Основные виды надзора (неполный перечень)

Судно с постройки и до списания находится под наблюдением и контролем органов надзора.

**Назначение и задачи надзора** - проверка выполнения на судне международных и национальных стандартов по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения и общей безопасности судна.

При выявленных нарушениях этих стандартов до их устранения производится изъятие судовых документов и запрещается выход судна в море (в исключительных случаях при соблюдении определенных условий могут выдаваться разрешения на разовые переходы).

Надзорная деятельность осуществляется уполномоченными на то органами, ответственными за безопасность судоходства и предотвращение загрязнения. Она проводится путем осмотров, проверок, испытаний и освидетельствований. По их результатам составляются заключения, оформляются и выдаются соответствующие судовые документы. Основные виды надзора:

- внешний: Государственный, классификационный и специальный;
- внутренний: Компании судовладельца и собственника.

**Государственный надзор** осуществляется за выполнением на судне требований международных конвенций и национальных стандартов по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения.

Он проводится Администрацией государства флага или по ее уполномочию признанной организацией. Надзор за общей безопасностью судна выполняет Администрация государства флага в лице Морских Администраций портов.

**Классификационный надзор** осуществляется за выполнением на судне классификационных правил и норм и проводится Классификационным обществом, под контролем (надзором) которого оно эксплуатируется.

**Специальный надзор** осуществляется за выполнением на судне специальных региональных или национальных стандартов по судоходству и предотвращению загрязнения и проводится по поручению Администрации уполномоченными на то организациями.

**Внутренний надзор Компании** осуществляется за выполнением на судне международных и национальных стандартов и документов Компании по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения, состоянием и общей безопасностью судов. Он проводится в форме инспекционных, контрольных и аудиторских проверок судна уполномоченным на то береговым персоналом Компании.

Все виды надзора (за исключением надзора по общей безопасности судна, осуществляемого в морских портах) проводятся на плановой основе через установленные промежутки времени. Внешние виды надзора (освидетельствования) завершаются подтверждением, продлением, возобновлением сроков действия судовых документов, выданных Классификационным обществом. Внутренние проверки оформляются специальными актами, актами несоответствий, с замечаниями, выводами и предложениями.

Общий надзор за безопасностью судна Морская Администрация порта осуществляет в соответствии с национальными правилами морских портов и Резолюцией ММО А.787(19). Судовая администрация должна предоставить проверяющим необходимые документы и ознакомить их с состоянием судна. По результатам проверки инспекторами Морской Администрации порта выдается акт установленной формы.

Судно при нахождении в зарубежном порту или иностранных территориальных водах может быть подвергнуто осмотру и контролю представителями официальных международных или национальных организаций. Основанием для этого должны служить официально заявленные нарушения судном международных конвенций и соглашений или региональных и национальных требований, в водах которого находится судно, либо отсутствие документов, удостоверяющих их выполнение. Поведение капитана судна и судового экипажа, их права и обязанности в этих случаях должны регламентироваться соответствующими наставлениями компании, страны государства флага и международными документами. При проведении осмотра и контроля органы, их проводившие, должны выдать документ, удостоверяющий исправное состояние судна или предписывающий выполнение мероприятий, после которых будет выдан документ. Капитан судна должен принять все меры для устранения выявленных недостатков.

Предъявление судна надзорным органам осуществляет судовая администрация. Ответственность за соблюдение установленных органами надзора сроков предъявления судна к очередным осмотрам (освидетельствованиям), своевременное предъявление судна к осмотрам в состоянии, удовлетворяющем условиям их проведения, и оформление судовых документов несет капитан судна. Осмотры судна производятся инспекторами по заявке судовой администрации или Компании. Для производства специального осмотра в связи с происшедшей аварией или несчастным случаем вызов инспектора соответствующего органа надзора осуществляется незамедлительно.

Разногласия, которые могут возникнуть между должностными лицами Компании и инспекторами органов надзора, должны разрешаться на месте путем детального и объективного рассмотрения предъявленного требования. При невозможности принятия

согласованного решения Компания вносит вопрос на окончательное разрешение вышестоящей организации, в подчинении которой состоит орган надзора, предъявивший требования.

## Технический надзор

**Технический надзор.** Система формирования надзора за техническим состоянием судов имеет свою историю. За рубежом в различное время были созданы классификационные общества, которые являются доверительными органами страховых компаний (например, в США - Американское бюро судоходства, в Англии - Регистр Ллойда, во Франции - Французское бюро Веритас в ФРГ- Германский Лойд, в Польше - Польский регистр судов). Следует отметить, что первое классификационное общество возникло в Англии в 1760г.

России технический надзор в области морского судостроения и мореплавания ведёт Регистр Морского судоходства Российской Федерации.

Регистр морского судоходства РФ выполняет следующие функции:

- устанавливает технические требования на судах, совершающих международные рейсы, согласно международных договоров по вопросам торгового мореплавания;
- осуществляет надзор за строящимися, ремонтируемыми и находящимися в эксплуатации судами, а так же их классификацию;
- производит обмеры судов и оформляет соответствующие документы;
- присваивает класс морским судам и выдает установленные судовые документы;
- запрещает эксплуатацию морских судов, их механизмов, устройств, оборудования или снабжения при невыполнении установленных технических требований;
- ведёт учёт поднадзорных судов, издаёт регистровую книгу морских судов РФ и составляет доклады -обзора и отчёты по надзорному флоту.

Кроме того, Регистр морского судоходства устанавливает формы документов, знаков и клейм. Документы Регистра, подтверждающие выполнение требований Правил классификации постройки морских судов и Правил по конвенционному оборудованию морских судов, теряют силу в следующих случаях:

- по истечении срока их действия;
- если судно, его механизмы, устройства, оборудование не будут предъявлены к периодическому освидетельствованию в предусмотренный срок с учётом порядка отсрочки;
- после посадки судна на мель или после аварии, оно не будет предъявлено к освидетельствованию;
- после конструктивных переделок корпуса, надстроек, механизмов, устройств или изменения снабжения без предварительного согласования с Регистром.

Основным документом в надзорной деятельности Регистра является «Правила классификации и постройки морских судов», в которых суммирован отечественный и зарубежный опыт строительства гражданских морских судов. Правила постоянно перерабатываются, пополняются новыми параграфами, что позволяет отразить в них последние достижения в судовождении и судостроении. Без обращения к ним невозможно принять решение по принципиальным вопросам безопасности мореплавания или технической эксплуатации судна поэтому, а также в соответствии с практикой, принятой на морском транспорте, на каждом судне должно быть последнее издание Правил Регистра Морского судоходства (правил Регистра СССР) полностью всех частей. Технический надзор и классификацию Регистр осуществляет путём освидетельствований судов их корпусов, оборудования, снабжения и холодильных установок. Освидетельствование судов, находящихся в эксплуатации может быть: первоначальным, периодическим (очередным, ежегодным, доковым), внеочередном и специальным.



Рисунок 2 Система технического освидетельствования и их периодичность

**Первоначальное освидетельствование** производится в случае когда судно, построенное не по Правилам Регистра, без его надзора или надзора Органа, уполномоченного Регистром к замещению, производят при принятии судна под надзор Регистра.

**Периодическое освидетельствование** выполняют в установленные сроки. Оно заключается в детальном осмотрах, проверках, испытаниях и замерах производимых в объеме, установленном Правилами Регистра.

**Очередное освидетельствование** проводят, как правило, через четыре года. По усмотрению Регистра Морского судоходства, период между очередными освидетельствованиями в отдельных случаях, в зависимости от технического состояния, может быть сокращён до трёх лет. В обоснованных случаях по просьбе судовладельца Регистр может отсрочить дату очередного освидетельствования судна на период до 12 месяцев.

**Ежегодное освидетельствование** проводят до и после истечения (в пределах трёх месяцев) каждого годового срока после очередного освидетельствования.

**Доковое освидетельствование** приурочивают к очередному и ежегодному и проводят в промежутки, установленные для каждого типа судов.

**Внеочередное освидетельствование** выполняют в следующих случаях:

- после аварии судна;
- если судну представлена отсрочка очередного освидетельствования;
- при восстановлении ранее утраченного класса;
- по заявке судовладельца;
- по инициативе инспекции Регистра;
- после существенных замен, переоборудования или ремонтов, не совпадающих с периодическим освидетельствованием.

**Непрерывное освидетельствование** заключается в распределении части объёмов, предусмотренных при очередном освидетельствовании судна, на частичные освидетельствования, производимые по заранее разработанному графику, как при ежегодных освидетельствованиях, так и в процессе стоянок в портах и при межрейсовых ремонтах судов. Полный цикл освидетельствования должен быть осуществлён за период срока действия классификационного свидетельства.

Непрерывное освидетельствование обеспечивает снижение затрат эксплуатационного времени судов так как могут быть совмещены со стоянками судна под грузовыми операциями.

**Специальное освидетельствование** грузопассажирских речных и озёрных судов проводится не реже одного раза в две навигации.

Объем и порядок проведения специального освидетельствования определяет Регистр в зависимости от назначения.

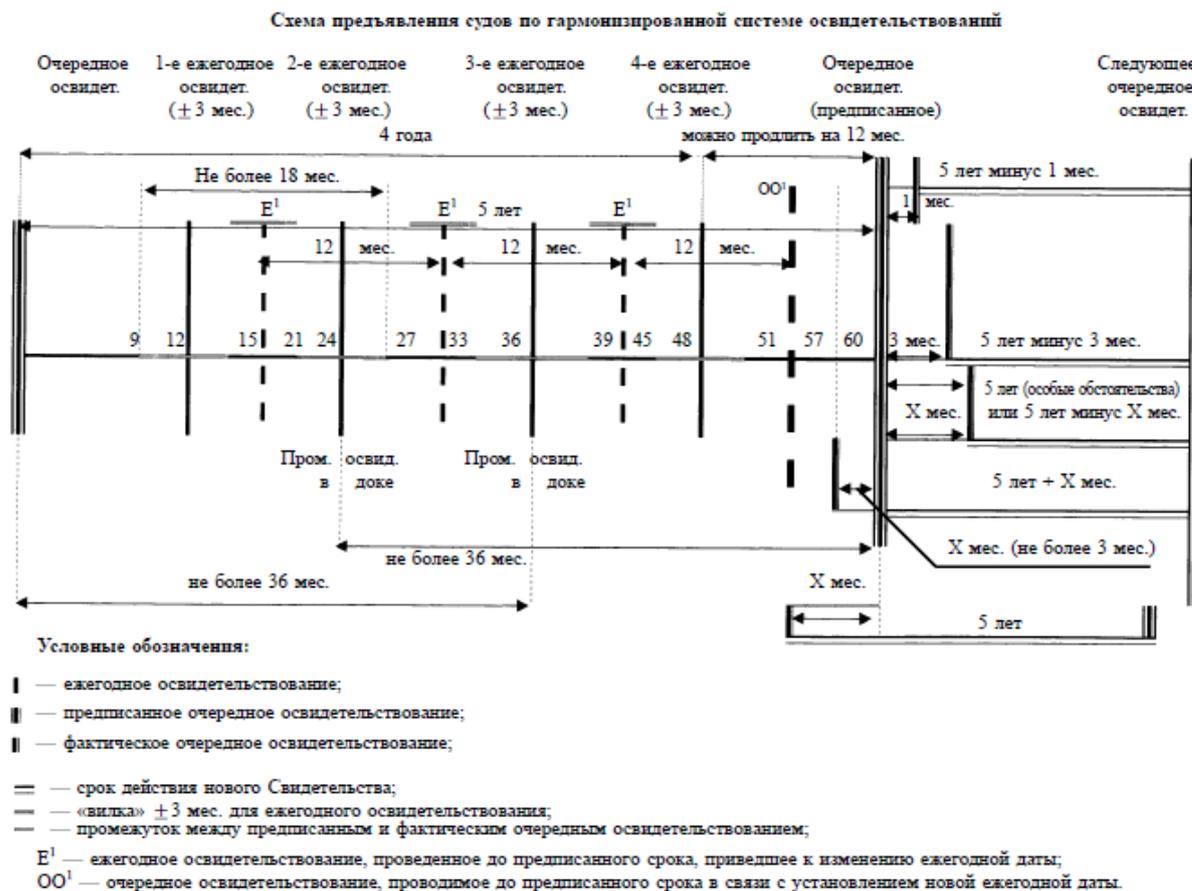


Рисунок 3 Гармонизированная система освидетельствований

## Цели и виды инспекций

Техническое состояние судна должно быть таковым, чтобы оно могло выдержать морское плавание. Судно должно быть готово к приему данного груза, на нем должны быть, при необходимости, сделаны зачистка или замывка И сушка грузовых помещений, их дезодорация, предварительное охлаждение, выполнена их инспекция, а также оформлены соответствующие документы. При перевозке грузов предъявляются также строгие требования к водонепроницаемости люковых закрытий.

Для выяснения этих аспектов проводятся соответствующие инспекции:

- 1) Определение технического состояния судна (Condition Survey).
- 2) Определение технического состояния грузовых помещений и люковых закрытий судна.
- 3) Определение пригодности грузовых помещений к приему заданного груза.

Определение технического состояния судна (Condition Survey) обычно выполняется по заявкам страховых компаний, P&I Clubs и других клиентов, желающих знать состояние судна, например с целью его продажи или приобретения, при сдаче в залог, тайм-чартер и т. д. Различают следующие виды Condition Survey:

- сюрвей для определения технического состояния судна (Full Condition Survey);
- сюрвей при вводе или выводе из чартера (On/Of Hire Survey);

- сюрвей при организации буксировки;
- сюрвей повреждений судна или других технических средств после аварии.

Таблица 1 Виды сюрвейерских услуг

Вид сюрвейерских услуг	Объем услуг	Заказчики услуг
On/Off-Hire Survey (Condition Survey)	Определение и фиксация технического состояния судна, отдельных объектов, контейнеров, повреждений, количества бункера, снабжения и пр.	Судовладельцы, Фрахтователи
Pre-Insurance Survey (Condition Survey)	Определение и фиксация технического состояния судна, отдельных объектов, контейнеров.	Страховые общества
	Оценка потенциальных рисков и возможного ущерба	Судовладельцы
Condition & Valuation Survey	Определение технического состояния судна и его рыночной стоимости	Банки, Судовладельцы, Страховые общества
Damage & Repair Survey	Установление причин повреждений, объема повреждений, оценка примерной стоимости ремонта, организация тендера, контроль объема, стоимости и качества ремонта, калькуляция распределения расходов на ремонт между сторонами	Страховые общества, Судовладельцы, Фрахтователи
ay-up & reactivating survey	Освидетельствование судна при вводе и выводе из отстоя	Судовладельцы, Страховые общества

Результаты инспекции оформляются в виде сюрвейерского рапорта (Survey Report).

## Некоммерческое партнерство «Содружество Морских Сюрвейеров» («Unity of Marine Surveyors»)

Телефон: +7 (921) 747-37-46, +7 (812) 676-87-01

Адрес: Санкт-Петербург, Россия

Электронная почта: info@ums.org.ru

Содружество (UMS) - это независимая, некоммерческая международная организация, объединяющая морских сюрвейеров по профессиональному признаку. Это первая в России сюрвейерская организация, устроенная на основе персонального участия.

UMS оказывает своим участникам содействие и поддержку в вопросах повышения профессионализма, получения дополнительного образования.

UMS предоставляет широкий спектр услуг своим участникам и заинтересованным организациям, работающим в сфере судоходства, транспортировки грузов, страхования:

- Проводит профессиональные тренинги для морских сюрвейеров
- Публикует и поддерживает Реестр квалифицированных морских сюрвейеров
- Предоставляет содействие в получении сюрвейерского образования
- Проводит ежегодные конференции
- Публикует новостные рассылки и ежегодный Информационный бюллетень

### Руководство Содружества

Президент: Никанов А.Ю., Ph.D

- Вице-президент: Латухов С.В., капитан дальнего плавания, доктор географических наук, профессор, академик МАНЭБ, почетный работник морского флота, почетный работник высшего образования, начальник кафедры «Безопасность жизнедеятельности» ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, эксперт ИМО и МОТ
- Вице-президент по Южному федеральному округу: Довгаль Э.А., капитан дальнего плавания
- Вице-президент по Северо-Западному федеральному округу: Сидоровский В.Ю.
- Вице-президент по Республике Крым: Ванюшин В.В.
- Секретарь: Волгин И.В.

### Консультанты Содружества

Члены Содружества, имеющие высший уровень компетенции и профессионализма в каком-либо аспекте сюрвейерской деятельности, являются Консультантами Содружества и полномочны вести консультационную деятельность от имени Содружества.

- Гордеев И.О. Опасные грузы, навалочные грузы.
- Джеломанов А.Т., к.т.н.: Теория корабля. Расчеты остойчивости, непотопляемости и прочности.
- Колосов Е.Н. Опасные грузы. Контейнеры, танк-контейнеры.
- Кочкин М.А. к.д.п.: Контейнерные, генеральные, навалочные грузы.
- Лавров В.В. Теория корабля. Судовые бортовые программы.
- Локтионов А.Н. Экономическая оценка и консультирование по различным направлениям, связанных с экономикой судоходства. Устройство судов.
- Никанов А.Ю. Ph.D: Коммерческий учет навалочных, наливных грузов. Бункеровка. Калибровка судовых танков. Технологии WeighShip®.
- Ушаков В.М., член С-Пб Морского Собрания и Ассоциации международного морского права, почетный работник морского флота СССР и транспорта РФ, профессор: Морское право.

НП «Содружество морских сюрвейеров», в партнерстве с профильными российскими ВУЗами, приглашает на программы дополнительного профессионального образования по сюрвейерской тематике

Предлагаются дистанционные программы ДПО "Морской сюрвейер" и "Сюрвейер на транспорте", объемом от 90 часов, длительностью от 2-х месяцев, по следующим направлениям:

- Базовый курс
- Драфт-сюрвей
- Наливные грузы (включая бункер-сюрвей)

По окончании, в зависимости от длительности обучения, выдается Диплом или Удостоверение + Свидетельство (рус./англ.)

Набор и комплектация групп проводятся постоянно.

Программы предназначены для начинающих и практикующих сюрвейеров. Обучение производится дистанционно (заочно).

Кроме указанных выше, возможна разработка и проведение семинаров и учебных программ согласно потребностям заказчика.

Таблица 2 Квалификация и категории сюрвейерских услуг

Квалификация	Вид услуг	
A	<b>Сюрвей грузов</b>	
	1	Генеральные грузы
	2	Навалочные грузы
	3	Наливные грузы
	4	Химические грузы
B	<b>Сюрвей судна</b>	
	1	Корпус
	2	Машинное отделение
	3	On/Off Hire
C	<b>Драфт-сюрвей</b>	
D	<b>Классификационные общества</b>	
E	<b>Морское страхование</b>	
	1	Груз
	2	Корпус
	3	Машинное отделение
F	<b>Яхты и катера</b>	
G	<b>Лесные грузы</b>	
H	<b>Буксировка и спасение</b>	
I	<b>R&amp;I клубы</b>	
	1	Груз
	2	Корпус
	3	Машинное отделение
WS	WeighShip®	
	<b>Коммерческий учет грузов, топлива</b>	

Таблица 3 Реестр морских сюрвейеров

Имя	Город	Квалификация	Контактная информация
Losevs Maksims	Рига	A3 A4 WS	info@ums.org.ru
Nima Tehrani	Баболсар, Иран	A1 A2 A4 C	ieiru@yandex.ru
Salih A.M. Budilovich	Вентспилс (Латвия)	A1 A2 C	salih@inbox.lv
Басаков И.С.	Санкт-Петербург	WS	i.basakov@mail.ru
Белкин А.А.	Калининград	A2 A3 A4 B3 C	andrey.belkin39@gmail.com
Белов С.	Ярославль	A3 WS	info@ums.org.ru
Бугаев Д.А.	Анадырь	A2 A3 C	dajgger@gmail.com
Ванюшин В.В.	Санкт-Петербург	A1 A2 A3 B3 C I1	v.vanyushin@gmail.com
Волгин И.В.	Санкт-Петербург	A1 WS	info@ums.org.ru
Ворожцов П.А.	Углегорск	B1 B3	agent.ugl.sakh-marineservices@mail.ru
Гордеев И.Н.	Санкт-Петербург	C D WS	info@ums.org.ru
Григин А.В.	Волгоград	A1	rsstgk@yandex.ru
Давидюк С.В.	Далянь, Китай	B1 B2	eastco-dalian@yandex.com
Дегтярев Д.	Ярославль	A3 WS	info@ums.org.ru
Джеломанов А.Т.	Санкт-Петербург	C WS	a.dzhelomanov@mail.ru
Довгаль Э.А.	Ростов-на-Дону	A1 A2 B1 B3 C E1 E2 G WS	eadovgal@rambler.ru
Егоров Ю.Ю.	Петропавловск-Камчатский	A1 B2	virtusoffice@mail.ru
Жуков И.М.	Петропавловск-Камчатский	A1 B1 B2 F I2 I3	virtusoffice@mail.ru
Заборов А.А.	Череповец	A1 A2 A3 A4 C G I1	az@cpv.ru
Зайцев А.И.	Санкт-Петербург	B1 B2 B3 E2 E3 F H	zaliv@bk.ru
Зайцев М.С.	Санкт-Петербург	C	info@ums.org.ru
Зинов Д.А.	Санкт-Петербург	A3	info@ums.org.ru
Иноземцев К.А.	Санкт-Петербург	WS	info@ums.org.ru
Калашникова М.В.	Санкт-Петербург	A1	info@ums.org.ru
Карпов В.И.	Петропавловск-Камчатский	A1 B1 C E2 F I2	virtusoffice@mail.ru
Карпов С.В.	Санкт-Петербург	E1	info@ums.org.ru
Кириллов О.А.	Череповец	A1 A2 A3 A4 C G I1	kirillov@oncom.ru
Клименко В.П.	Ейск	A1 B3	seavk@mail.ru
Козьминых И.М.	Чистополь	A3 WS	tempk884@mail.ru
Колосов Е.Н.	Санкт-Петербург	A1 A4 D	info@ums.org.ru
Кочкин М.А.	Санкт-Петербург	A1 B1 B3	info@ums.org.ru
Кравцов А.М.	Санкт-Петербург	A1 A2 A3 B C G H	711vimu77@gmail.com
Кузнецов А.В.	Владивосток	A2 C	avk281262@mail.ru
Кузнецов В.В.	Москва	A1	info@ums.org.ru
Лаврентьев Д.В.	Холмск	A1 A2 B1 C WS	info@ums.org.ru
Лавров В.В.	Санкт-Петербург	C D G WS	avamarine@mail.ru
Латухов С.В.	Санкт-Петербург	D E I	info@ums.org.ru
Локтионов А.Н.	Санкт-Петербург	A3 B1 B2 F	loktionov@mail.ru
Лямцев О.В.	Петрозаводск	C	info@ums.org.ru
Малафеев И.А.	Санкт-Петербург	A1 A2 A3	info@ums.org.ru
Мальцева А.О.	Дудинка	A2 C	info@ums.org.ru
Маюн А.Б.	Волгоград	A1	A.B.Mayun@gmail.com
Мельников Ю.В.	Астрахань	A1 A2 C	yuriymelnikov@inbox.ru
Милюков Ю.И.	Севастополь	A1 A2 A3 B1 B2 B3 C D E1 E2 E3 F G I1 I2 I3	ims.sevastopol@gmail.com
Михеев О.Е.	Казань	A3 WS	info@ums.org.ru
Морозов А.П.	Рыбинск	A3	anmor62@yandex.ru
Никанов А.Ю.	Санкт-Петербург	A1 A2 A3 B1 B3 C G WS	info@shipsurvey.ru
Никитин Ю.А.	Санкт-Петербург	D WS	arcfox@mail.ru
Онищенко А.А.	Санкт-Петербург	A1 A2 A3 C	info@ums.org.ru
Палагнюк Я.С.	Эгвенкино	A2 A3 C	yasha2264@mail.ru
Петренко В.А.	Севастополь	A1 A2 A3 B1 B2 B3 C D E1 E2 E3 F I1 I2 I3	petrenko@pilotltd.org

Имя	Город	Квалификация	Контактная информация
Петров А.В.	Санкт-Петербург	A1 A2 B3 C G	sра.petroff@yandex.ru
Рвачев А.В.	Санкт-Петербург	WS	info@ums.org.ru
Романовский А.С.	Санкт-Петербург	A1 A2 A3 A4 B1 B2 B3 C D	alexander@romanovsky.su
Савицкий В.Л.	Петропавловск-Камчатский	A1 B1 E2 F	virtusoffice@mail.ru
Сазонов М.В.	Магадан	A3	sazonovmaxxx@gmail.com
Сёма Е.Н.	Туапсе	A B C E I	semagenaya@yandex.ru
Серебров М.П.	Санкт-Петербург	C WS	silver@sonics.ru
Сидоров А.А.	Санкт-Петербург	A1 A3	info@ums.org.ru
Сидоровский В.Ю.	Архангельск	A1 A2 B1 E1 F G	info@ums.org.ru
Сташенко А.В.	Санкт-Петербург	A2 A3 C	info@ums.org.ru
Степанов В.А.	Санкт-Петербург	A C D	info@ums.org.ru
Стрельцов С.В.	Санкт-Петербург	A1 A2 A3	streltsov-s@mail.ru
Стрижак И.И.	Севастополь	A1 A2 A3 A4 B1 B2 B3 C E1 E2 E3 F I1 I2 I3	stryzhak@pilotltd.org
Теушаков В.Г.	Ростов-на-Дону	A3	teushakov1974@bk.ru
Тимченко О.Н.	Владивосток	A1 A2 A3 A4 C	manager@tsk-dv.ru
Тищенко Д.А.	Азов	WS	info@ums.org.ru
Горопов С.Н.	Петрозаводск	C	tsn_75@mail.ru
Тюхтий М.В.	Анадырь	A2 A3 C	vipper2006@rambler.ru
Устинов Д.С.	Санкт-Петербург	WS	info@ums.org.ru
Устинов С.А.	Санкт-Петербург	WS	info@ums.org.ru
Фадеев С.	Ярославль	A3 WS	info@ums.org.ru
Хайруллин Ф.И.	Казань	A3 WS	info@ums.org.ru
Хубаев Р.Г.	Петропавловск-Камчатский	A1 B1 E2 F	virtusoffice@mail.ru
Четаев С.Г.	Питкяранта	A2 C	sergeichetaev@mail.ru
Шпилевой В.И.	Казань	A3 WS	info@ums.org.ru
Шумеев И.И.	Санкт-Петербург	A1 A3	info@ums.org.ru
Юсько А.Л.	Дудинка	A2 C	info@ums.org.ru

*Примечание: Выделенные цветом – сюрвейеры по судну категории В*

## Сюрвей для определения технического состояния судна (Full Condition Survey)

Сюрвей для определения технического состояния судна и пригодности к эксплуатации (Full Condition Survey) выполняется для судов, плавучих доков, кессонов, плавсредств, радиобуев и т. д. Состояние обследуемого объекта устанавливается по результатам инспекции корпуса, главных и вспомогательных двигателей, оборудования в работе без вскрытия и разборки двигателей и механизмов. Следует иметь в виду, что когда судно находится на плаву, то визуально оценить состояние подводной части корпуса, винта, руля, килей и штевней невозможно.

Обычно Condition Survey должен содержать детальное описание и характеристики судна, а именно - включать следующие сведения:

- 1) фирму-строителя и дату постройки;
- 2) тип материала корпуса;
- 3) главные размеры;
- 4) архитектуру и форму корпуса;
- 5) тип и мощность силовой установки;
- 6) назначение судна и район плавания;
- 7) схему набора корпуса;
- 8) общее расположение судна;
- 9) характеристики силовой установки и судовой электростанции;

- 10) навигационное оборудование, противопожарное оборудование и спасательные средства;
- 11) специальное оборудование.

Важно внести в Condition Survey достаточно детальное и ясное описание состояния обследуемого судна или другого объекта, исключаящее неоднозначное толкование. Не рекомендуется использовать такие оценки, как «отличное», «очень хорошее», «удовлетворительное», «плохое», «работоспособное»<sup>1</sup>.

При оценке состояния рекомендуется использовать следующие формулировки:

1. новое состояние, без следов износов и разрушений;
2. конструкции прочные с небрежным уходом, износом и разрушением;
3. конструкции прочные с умеренным уходом, износом и разрушением;
4. состояние характеризуется недостаточным уходом, износом и разрушениями, требующими внепланового ремонта;
5. состояние характеризуется недостаточным уходом, такими износом и повреждениями, которые требуют обязательного ремонта;
6. состояние требует дополнительного ремонта.

В сюрвейерском рапорте рекомендуется отразить:

- когда и где выполнялся осмотр судна в доке;
- когда и где производились разборка и ревизия линии вала и выполнялся ее ремонт, какие зазоры были в подшипнике дейдвудного устройства во время последнего осмотра;
- когда выполнялась дефектация толщин наружной обшивки засверливанием или другими методами, имеют ли замеренные толщины нормальные запасы и ограничения;
- имеются ли на судне расчеты остойчивости и соответствуют ли они реальному состоянию судна;
- не просрочены ли на судне сертификаты классификационных обществ и других контролирующих органов;
- когда судовое противопожарное оборудование, переносные огнетушители и т. д. проходили обязательную проверку и сервисное обслуживание;
- проходили ли судовые машины, котлы, электрическое оборудование, корпусные конструкции значительные модернизации и обновления за время эксплуатации;
- были ли на судне повреждения корпуса или машин, которые остались неустранимыми;
- имеются ли предписания инспекций судовладельцу об устранении замечаний, которые не устранены, и когда они будут выполнены;
- находятся ли машины в очевидно в рабочем состоянии;
- если во время инспекции судно было на плаву, то каковы были его осадки; имеет ли судно, машины, оборудование или специальные механизмы или устройства детали, для ремонта которых запасные части не могут быть получены, и что может стать причиной дорогого ремонта.

Как видно из перечня рассматриваемых при Condition Survey вопросов в сюрвейерском рапорте, помимо технического состояния необходимо отразить организацию и контроль службы на судне, полноту технического обслуживания и ремонтов.

При оценке технического состояния можно для конкретного типа судна отметить места (районы), требующие повышенного внимания, где встречается наибольшее количество дефектов и повреждений. Например, на рыболовных судах большие коррозионные

---

<sup>1</sup> Снопков В.И. [1]

повреждения палуб встречаются в районе дымовых труб, в рыбцехе и тоннелях морозильных камер, а борта часто имеют многочисленные бухтины, гофрировку и вмятины, полученные при швартовках для сдачи готовой продукции в море. На транспортных рефрижераторах встречаются трещины палуб в районе углов комингсов люков, а на судах, принимающих рыбопродукцию от добывающих судов в море, - повреждения бортов, полученные при швартовках в море.

Начиная с 1990-1991 гг., специалисты разных стран отмечают повышенную, по сравнению с другими типами судов, повреждаемость судов для перевозки навалочных (Bulk Carriers) грузов.

По оценке специалистов Регистра Ллойда и Международной Ассоциации классификационных обществ, катастрофические повреждения и возникновение предельных нагрузок на судно вызывают следующие причины:

- коррозия грузовых трюмов, конструкций скуловых и бортовых танков;
- механические повреждения балок и бракет набора во время грузовых операций;
- неравномерная загрузка или перегрузка судов.

Повышенная коррозия грузовых трюмов вызывается химическими свойствами перевозимых грузов, например, углем с большим содержанием серы. Соединяясь с кислородом воздуха в присутствии влаги, она образует серную кислоту (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>).

Подобные процессы могут происходить и с другими навалочными грузами.

Механические повреждения конструкциям корпуса и набору трюмов наносят грейферы, бульдозеры, отбойные молотки, используемые при выгрузке судна.

К появлению повышенных напряжений в связях корпуса или их разрушению может привести неправильная загрузка судна. Поэтому при инспектировании судов-балкеров рекомендуется особое внимание обращать на конструкции трюмов. К таким конструкциям и районам относятся:

- связи набора (шпангоуты) по высоте бортовых танков и обшивка бортов;
- границы поперечных переборок и стойки переборок;
- палубный набор;
- углы люков (углы бракет комингса люка);
- локальные трещины и деформации балок набора и нарушение защитного покрытия в водяных балластных танках;
- внутренняя обшивка днища/настил двойного дна.

Обычно страховые компании и P&I Clubs разрабатывают свои формы рапортов, в которых большая часть информации оформляется в виде опросных листов, а часть - в виде пояснительной записки с фотографиями, эскизами и другими необходимыми иллюстрационными материалами.

## Сюрвей при вводе или выводе из чартера (On Hire/Off Hire Survey)

Данный сюрвей аналогичен полному Condition Survey, однако должен содержать более детальное описание частей и районов судна, в первую очередь повреждаемых в процессе погрузочно-разгрузочных работ.

В сюрвейерском рапорте приводятся все, в том числе и небольшие дефекты, отмеченные в грузовых трюмах, повреждения обшивки, настилов палуб, переборок, зашивки трюмов и обрешетки, ребер жесткости, трапов, трубопроводов, комингсов люков, люковых закрытий, фальшборта, привальных брусев, элементов грузовых устройств и т.д. Это делается для того, чтобы отличить дефекты и повреждения, полученные за время аренды

судна, от предыдущих повреждений. Но время On Hire/Off Hire Survey выполняется бункер-сюрвей для определения запасов топлива на судне. Часто при выполнении On Hire/Off Hire Survey ставится задача определить количество судовых запасов при нахождении судна в определенной точке (например, при прохождении какого-то мыса, подходе к порту и т. д.). В этом случае, после выполнения замеров запасов на судне, используя средние расходы топлива, воды и масла на ходу, на якорной стоянке и в порту, производят расчеты количества запасов на момент нахождения судна в заданной точке.

## Сюрвей буксировки

Данный вид инспекции выполняется с целью установления готовности буксира и достаточной подготовки судна или другого объекта к буксировке. При выполнении инспекции рассматриваются и учитываются:

- характеристики судна;
- расстояние и маршрут буксировки;
- ожидаемое состояние погоды;
- имеющееся буксирное оборудование.

Буксируют поврежденные и неповрежденные морские (океанские) суда, суда внутреннего плавания, различные объекты - причалы, кессоны и т.д. При подготовке буксировки должен разрабатываться ее проект, который включает расчет сопротивления буксируемого объекта, подбор буксирного троса и других элементов буксирной системы, расчеты прочности буксирного троса и его элементов. Проект также должен включать расчеты, подтверждающие мореходность буксируемого объекта при ожидаемых условиях плавания. Для того, чтобы сделать заключение о готовности к буксировке, сюрвейер предварительно делает полный Condition Survey судна или объекта буксировки. Рекомендуется обследовать судно или буксируемый объект в сухом доке. Сюрвейер должен установить, что предлагаемый буксир находится в должном состоянии, имеет достаточные запасы топлива и другого снабжения для предполагаемого перехода, буксирное устройство, бридели, буксирный гак находятся в рабочем состоянии и соответствуют параметрам, заложенным в расчет. Особое внимание следует обратить на подкрепление (если это необходимо) носовой части буксируемого объекта. В последние годы известно несколько случаев неудачной буксировки, например, катастрофа, которая произошла в Кольском заливе при буксировке атомной подводной лодки из Североморска к месту разделки.

*В марте 2004 г. буксиром «As» из Санкт-Петербурга на рейд г. Балтийска был доставлен земснаряд «Б-ш». Из-за непогоды караван простоял на рейде двое суток, после чего, не ожидая окончания штормовой погоды, не согласовав свои действия с местными властями, капитан буксира решил перейти в порт Пионерский. На переходе на траверсе мыса Таран земснаряд начал крениться, накренился и затонул. Водолазный осмотр показал, что земснаряд в процессе буксировки получил пробоину.*

## Сюрвей повреждений

Виды встречающихся на морском транспорте повреждений многообразны: от касания грунта и посадки на мель, погодных условий, от столкновений с судами и плавающими препятствиями, ледовые повреждения, при затоплении отсеков, повреждения судовых двигателей, котлов и механизмов, электрического оборудования и т. д.

Задачи морского сюрвейера в данных случаях следующие:

- обследование судна или конструкции с целью установления факта и объема повреждений;
- установление обстоятельств и непосредственных причин полученных повреждений;

- фиксирование деталей повреждений, установление необходимости ремонта и связанной с этим стоимости;
- установление и согласование методов ремонта и уточнение его стоимости;
- надзор за соблюдением технологии ремонта и его полнотой в соответствии со спецификацией.

Для выполнения этих задач сюрвейер должен установить, собрать и записать необходимые сведения.

- Зафиксировать данные о представителях всех сторон, чьи интересы затрагиваются во время инспекции.
- Дать полную информацию о месте выполнения сюрвея, инспектируемом судне или конструкции. Необходимо указать главные размерения и характеристики судна или обследуемого объекта, время начала и завершения инспекции.
- Указать специфические причины, вызвавшие повреждение, включая дату, время и место происшествия. Для этого приводятся выписки из судового журнала, письма протеста, стэйтменты, данные о погоде, условиях мореплавания в районе и т. д.
- Перечислить детали повреждений, рекомендации по подкреплению и ремонту. Следует учесть необходимость буксировки, докования, очистки, дегазации судна, необходимость устройства лесов, проведения испытаний, транспортных операций, количество и размеры требующихся для ремонта материалов и запасных частей, указать потребности в подключении к источнику электроэнергии, подаче пресной воды, уборке мусора и т. д. Определиться с методами ремонта каждого повреждения, требующимся на ремонт временем и рассчитать стоимость ремонтных работ.
- Зафиксировать время начала ремонта, дату и время постановки судна в док и вывода из дока, время завершения ремонта и ухода судна с завода. Необходимо отметить причины увеличения времени докования, осложнений ремонта и количество сверхурочных работ.
- Оценить объем выполненных работ, для чего замерить площади замененной наружной обшивки и элементов набора, определить количество замененных деталей, устройств, механизмов и т. д. и их соответствие дефектовочной ведомости и спецификациям.

Если выполнены частичный или временный ремонты, то необходимо определить их объемы и стоимость и сравнить с заложенными в спецификацию.

При сборе и фиксировании вышеперечисленной информации необходимо выявить первопричины получения повреждений. Для этого следует «отделить» повреждения корпуса, вызвавшие задержку доставки груза из-за ремонта или сделавшие перевозку некачественной, от ранее полученных повреждений, например при погрузочно-разгрузочных операциях, ледовых повреждениях и т. д. С этой целью необходимо рассмотреть акты дефектации, растяжки наружной обшивки, на которую обычно наносятся вмятины, бухтины и другие эксплуатационные дефекты. По судовым журналам выявляются все случаи «тяжелой» погоды с момента, когда корпус был не поврежден. Рассмотрим на примере, как были зафиксированы повреждения при навале танкера «Br-ta» на т/в «N-a».

*В феврале 2004 г. при движении по каналу произошло заклинивание руля на танкере «Br-ta», в результате чего танкер навалился на стоящий у причала т/в «N-a». После навала на т/в «N-a» оказалась разорвана наружная обшивка ахтеррика в надводной части, деформирован ахтерштевень и участок фальшборта, на планшюре фальшборта появились трещины. На танкере «Br-ta» был поврежден форштевень и получена вмятина скулы правого борта. Для того чтобы зафиксировать повреждения судов, сюрвейером были сделаны следующие фотографии, а также фотографии трещин в фальшборте и других судовых конструкциях, повреждения изоляции и деформации палубы и многочисленных мелких повреждений т/в «N-a».*

Для фиксации объемов выполненных ремонтных работ делаются также фотографии ремонтируемых конструкций. При расследовании посадки на мель сюрвейер должен постараться отделить повреждения, полученные на мели, от полученных при снятии с мели.

При авариях с главными двигателями, котлами указывается первопричина или ряд причин, приведших к аварии. Например, недостаточно отметить, что авария котла была вызвана отсутствием в нем воды, а необходимо установить, что отсутствие воды вызвано конструктивными недостатками системы питания котла, выходом из строя насосов или системы контроля за их работой, упущениями судового персонала либо другими конкретными причинами. Аналогично расследуются аварии с главными двигателями. Например, взрыв в картере двигателя мог произойти вследствие повышения температуры паров масла в картере. Причиной этого могли быть отсутствие масла, плохая смазка шеек коленчатого вала из-за неполадок с масляным насосом, плохое охлаждение двигателя, перегрузка двигателя и т. д. Все эти обстоятельства должны быть рассмотрены при инспекции.

Заклинивание двигателя происходит иногда вследствие поломки из-за скрытых дефектов, например, металлургических. В этих случаях сюрвейер может высказать предположение о возможных причинах аварии, а окончательный вывод сделать после получения выводов металлографической экспертизы образцов металла дефектной детали. Подобная экспертиза может потребоваться при поломках валов, лопастей винтов, баллеров рулей и т. д. Рассмотрим разбор аварии вспомогательного дизель-генератора на т/х «В-у s-g».

22 сентября 2004 г. т/х «В-ус-g» следовал проливом Ла-Мани. В 03:50 судового времени вахтенный моторист услышал стуки в районе картера и блока цилиндров вспомогательного дизель-генератора (ВДГ) № 1. По команде вахтенного механика ВДГМ 1 был немедленно остановлен. После прихода в порт 7 октября в присутствии сюрвейера был вскрыт аварийный ВДГ для определения причин аварии и выявлены следующие повреждения.

#### Цилиндр № 2

- крышка лючка деформирована;
- два стопорных болта нижней крышки шатуна оборваны, стопорная шайба отсутствует.

#### Цилиндр № 3

- поршень разбит;
- цилиндровая втулка разбита;
- шатун погнут;
- нижняя крышка шатуна деформирована;
- два мотылевых болта крепления нижней крышки шатуна оборваны;
- два стопорных болта нижней крышки шатуна оборваны, стопорные шайбы разорваны;
- два противовеса коленчатого вала разбиты;
- четыре болта крепления противовесов коленчатого вала погнуты;
- мотылевая шейка коленчатого вала имеет задиры;
- коромыслодержатель имеет трещину;
- картер с левого борта имеет пробоину размерами 180x240 мм;
- фундаментная рама с правого борта имеет пробоину размерами 190x120 мм;
- блок цилиндров с правого борта имеет пробоину размерами 40x320 мм;
- верхняя и нижняя части смотрового лючка картера имеют сколы размерами от 25x120 мм до 35x150 мм;
- крышка смотрового лючка деформирована.

#### Цилиндр № 4

- два стопорных болта нижней крышки шатуна и стопорная шайба деформированы;
- два противовеса коленчатого вала деформированы и имеют наклеп металла;
- крышка смотрового лючка деформирована.

Сюрвейером были сделаны фотографии поврежденных конструкций и деталей часть из которых приведены на рис.

Согласно записям в машинном журнале и журнале технического состояния нарушений инструкций по эксплуатации ВДГ № 1 не обнаружено. В соответствии с инструкцией № 86-T220-15E завода-строителя контроль деталей цилиндра-поршневой группы (в том числе мотылевых болтов) должен производиться после наработки 8000-10000 часов, но не реже одного раза в два года. Фактическая наработка ВДГ № 1 после ремонта составила 6836 часов.

Анализ поврежденных деталей и технической документации показал, что вероятной причиной аварии является обрыв мотылевых болтов, на одном из которых заметны следы усталостной трещины. Возможной причиной обрыва болтов могли быть некачественный ремонт или несоответствие материала установленных болтов проектным данным. Аварийные мотылевые болты были переданы в сертифицированную лабораторию для проведения металлографической экспертизы. Результаты металлографических исследований и механических испытаний позволили сделать вывод, что наиболее вероятной причиной поломки мотылевых болтов является медленное развитие усталостной трещины на одном из болтов. Зарождению трещины способствовала неудовлетворительная структура (строчечность и игольчатость), а также низкие значения механических свойств металла болтов. Предел текучести материала болтов оказался на 29,94% и 36,72% ниже, чем требуется для высокопрочной хромомолибденовой стали 38ХМ. Строчечность структуры металла является металлографическим дефектом и может быть устранена только перед прокаткой длительным диффузионным отжигом. Игольчатость структуры является дефектом термообработки вследствие допущенного при закалке перегрева. Подобная структура повышает склонность металла к трещинообразованию. Таким образом, учитывая большой срок службы судна, некачественный болт мог быть поставлен во время одного из ремонтов ВДГ № 1. В то же время, одной из причин появления запредельных нагрузок на мотылевые болты могло быть заклинивание поршня. Для проверки этой гипотезы необходимо было замерить диаметры рубашки аварийного поршня в районе пальца. Однако сделать это оказалось невозможно из-за его разрушения.

## Сюрвей государственных портовых служб

### ПОРЯДОК НАЗНАЧЕНИЯ ПРОВЕРОК СУДОВ И ПЛАВУЧИХ ОБЪЕКТОВ НА ОСНОВАНИИ ОЦЕНОК РИСКОВ НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ И ПРОВЕДЕНИЯ ТАКИХ ПРОВЕРОК

Приказ Минтранса России от 27.11.2020 N 521

"Об утверждении Порядка назначения проверок судов и плавучих объектов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований и проведения таких проверок"

Настоящий приказ вступает в силу с 1 января 2021 г. и действует до 1 января 2027 г.

1. Настоящий акт устанавливает порядок назначения и проведения лицами, осуществляющими государственный портовый контроль, проверок соблюдения на судах и плавучих объектах следующих требований, установленных **Кодексом** внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее - КВВТ) и в соответствии с КВВТ <1> (далее - обязательные требования), с применением риск-ориентированного подхода:

- обязательных требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным средствам;
- требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов и плавучих объектов;
- профессиональных и квалификационных требований к членам экипажей судов.

2. Интенсивность (формы, продолжительность, периодичность) проведения мероприятий по проверке судна или плавучего объекта устанавливается исходя из категории риска, определяемой на основании:

- оценки наличия риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям (охрана человеческой жизни, предотвращение загрязнения окружающей среды с судов, безопасность портовых и судоходных гидротехнических сооружений на внутренних водных путях);
- оценки тяжести потенциальных негативных последствий, возникающих вследствие нарушения обязательных требований на судне или плавучем объекте;
- оценки вероятности несоблюдения обязательных требований.

Категория риска по каждому судну, а также плавучему объекту, автоматически рассчитывается информационной системой государственного портового контроля (далее - ИСППК) <2> на основании параметров судна и результатов проверки судна, занесенных в ИСППК лицом, осуществляющим государственный портовый контроль.

<2> **Приказ** Минтранса России от 15 августа 2012 г. N 309 "Об утверждении Порядка централизованного учета результатов государственного портового контроля в информационной системе государственного портового контроля" (зарегистрирован Минюстом России 21 сентября 2012 г., регистрационный N 25510).

Оценка категории риска судна или плавучего объекта осуществляется в балльной системе.

Оценка категории риска плавучих объектов, тип которых допускает нахождение временно или постоянно двенадцать и более человек, осуществляется в соответствии с балльной системой, установленной настоящим Порядком для пассажирских судов.

3. Для оценки категории риска судна или плавучего объекта, исходя из оценки тяжести потенциальных негативных последствий, возникающих вследствие нарушения обязательных требований, используются следующие критерии:

- тип судна (пассажирское, грузовое: сухогрузное или наливное; буксир; вспомогательное; технического флота);

- характеристики судна (грузоподъемность, пассажировместимость, мощность);
- возраст судна или плавучего объекта.

В зависимости от значений указанных параметров судну или плавучему объекту начисляются баллы по нижеследующей схеме.

В зависимости от типа и характеристик судов:

- для пассажирских судов исходя из пассажировместимости:
  - до 100 человек - 7 баллов;
  - от 100 до 200 человек - 15 баллов;
  - более 200 человек - 20 баллов;
- для грузовых наливных судов, осуществляющих перевозку опасных грузов исходя из грузоподъемности:
  - до 1000 тонн - 7 баллов;
  - от 1000 до 3000 тонн - 14 баллов;
  - более 3000 тонн - 21 балл;
- для грузовых сухогрузных судов исходя из грузоподъемности:
  - до 1000 тонн - 3 балла;
  - от 1000 до 3000 тонн - 6 баллов;
  - более 3000 тонн - 8 баллов;
  - для несамоходных грузовых судов число баллов уменьшается на 2 балла;
- для буксиров исходя из мощности силовой установки:
  - до 110 кВт - 3 балла;
  - от 110 до 330 кВт - 6 баллов;
  - более 330 кВт - 9 баллов;
  - для вспомогательных судов - 3 балла;
  - для судов технического флота - 10 баллов;
- В зависимости от возраста:
  - для судов и плавучих объектов возрастом до 6 лет - 0 баллов;
  - для судов и плавучих объектов возрастом от 6 до 15 лет - 10 баллов;
  - для судов и плавучих объектов возрастом от 16 до 25 лет - 15 баллов;
  - для судов и плавучих объектов возрастом от 26 до 35 лет - 20 баллов;
  - для судов и плавучих объектов возрастом старше 35 лет - 20 баллов, увеличенные на 1 балл за каждый год, превышающий 35 лет.

4. Для оценки вероятности несоблюдения обязательных требований на судне или плавучем объекте используются следующие критерии:

- количество нарушений обязательных требований, выявленных при проверке судна или плавучего объекта в течение предыдущих 12 месяцев: за каждое нарушение - 1 балл;
- количество временных задержаний судна или плавучего объекта в течение

предыдущих 12 месяцев:

- при 1 временном задержании - 10 баллов;
- при 2 временных задержаниях - 20 баллов;
- при 3 и более временных задержаний - 30 баллов.

При отсутствии нарушений обязательных требований, выявленных по результатам каждой проверки, проведенной в отношении судна или плавучего объекта в течение предыдущих 12 месяцев, сумма баллов по оценке вероятности несоблюдения указанных требований уменьшается на 5 баллов.

5. Итоговые баллы оценки категории риска судна или плавучего объекта определяются суммированием баллов, начисленных судну или плавучему объекту по каждому параметру и критерию.

Установленные на основании расчетных баллов категории риска судна или плавучего объекта не являются оценкой технического состояния судна.

К судну или плавучему объекту **высокой категории риска** (далее - ВКР) относится судно или плавучий объект, сумма баллов оценки категории рисков которого превышает 60.

К судну или плавучему объекту **стандартной категории риска** (далее - СКР) относится судно или плавучий объект, сумма баллов оценки категории рисков которого находится в пределах от 41 до 60.

К судну или плавучему объекту **малой категории риска** (далее - МКР) относится судно или плавучий объект, сумма баллов оценки категории риска которого менее или равна 40.

6. Очередная проверка проводится для судов или плавучих объектов:

- имеющих ВКР - по истечении трех месяцев со дня окончания последней проверки;
- имеющих СКР - по истечении пяти месяцев со дня окончания проведения последней проверки;
- имеющих МКР - по истечении двенадцати месяцев со дня окончания проведения последней проверки.

При прочих равных условиях первым проверяется судно, у которого сумма баллов оценок рисков больше.

7. Независимо от положений [пункта 6](#) настоящего Порядка проверка судна или плавучего объекта проводится в следующих случаях:

- после транспортного происшествия с судном или плавучим объектом;
- по заявлению капитана судна, судовладельца или представителя судовладельца с целью проверки устранения выявленных во время предыдущей проверки судна нарушений обязательных требований, повлекших временное задержание судна;
- при отсутствии проверок судна или плавучего объекта для целей определения даты очередной проверки согласно [пункту 6](#) настоящего Порядка;
- на основании информации о нарушениях судном международных договоров Российской Федерации и (или) нормативных правовых актов Российской Федерации, предоставленной лоцманом, диспетчером, оператором системы управления движением судов, членом экипажа такого судна, должностным лицом органа государственного контроля (надзора);
- на основании запроса Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

8. Проверка судов и плавучих объектов лицами, осуществляющими государственный портовый контроль, осуществляется на основании плановых (рейдовых) заданий в соответствии с приказами (распоряжениями) капитана бассейна внутренних водных путей

Информация об изданных приказах (распоряжениях) капитана бассейна внутренних водных путей о назначении проверки является открытой и размещается на официальных сайтах администраций бассейнов внутренних водных путей.

9. Перед проведением проверки лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, получает в ИСГПК данные о судне или плавучем объекте, которое будет проверять, и о результатах предыдущих проверок, в том числе наличие незакрытых нарушений из предыдущих проверок.

10. Проверка судна или плавучего объекта лицом, осуществляющим государственный портовый контроль, производится на судне или плавучем объекте.

11. Перед началом проверки судна лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, предъявляет капитану судна или старшему помощнику капитана свое служебное удостоверение и вручает копии приказа (распоряжения) капитана бассейна внутренних водных путей о назначении проверки и планового (рейдового) задания.

12. Во время проверки судна или плавучего объекта лицо, осуществляющее государственный портовый контроль:

1) в отношении судна:

- производит внешний осмотр;
- проверяет наличие на судне судовых документов, предусмотренных [статьей 14 КВВТ](#);
- проверяет наличие дипломов и квалификационных свидетельств членов экипажа судна и соответствие указанных дипломов и квалификационных свидетельств требованиям, установленным положением о дипломировании членов экипажей судов;
- проверяет устранение нарушений обязательных требований, обнаруженных во время предыдущей проверки;

2) в отношении плавучего объекта:

- производит внешний осмотр;
- проверяет соответствие плавучего объекта сведениям, содержащимся в реестре плавучих объектов;
- проверяет устранение нарушений обязательных требований, обнаруженных во время предыдущей проверки.

13. Если в результате проверки, проведенной в соответствии с [пунктом 12](#) настоящего Порядка, нарушения обязательных требований не обнаружены, лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, ставит на экземпляр приказа (распоряжения) капитана бассейна внутренних водных путей о назначении проверки, врученный капитану судна или старшему помощнику капитана в соответствии с [пунктом 11](#) настоящего Порядка, надпись "Нарушения обязательных требований не обнаружены", ставит дату проверки и подпись. В случае если нарушения обязательных требований не были выявлены, но имеются не устраненные нарушения из предыдущих проверок, то лицом, осуществляющим государственный портовый контроль выдается список не устраненных нарушений из предыдущих проверок, где инспектор ставит отметку об их устранении.

14. Если в результате проверки судна, проведенной в соответствии с [пунктом 12](#) настоящего

Порядка, выявлены нарушения обязательных требований, лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, должно провести:

- проверку выполнения членами экипажа процедур системы управления безопасностью судов, предусмотренной [статьей 34.1](#) КВВТ;
- проверку комплектности и исправности аварийных, спасательных и противопожарных систем и средств судна, включая аварийную сигнализацию судна;
- проверку исправности систем радиосвязи и навигационного оборудования судна;
- внешний осмотр доступных корпусных конструкций судна;
- проверку исправности главных и вспомогательных механизмов;
- проверку наличия и исправности оборудования по предотвращению загрязнения окружающей среды с судов;
- проверку исправности грузоподъемных устройств судна (при наличии), наличие на борту информации по остойчивости и непотопляемости судна;
- проверку выполнения требований к размещению и креплению груза (при наличии) на судне.

Если в результате проверки плавучего объекта, проведенной в соответствии с [пунктом 12](#) настоящего Порядка, выявлены нарушения обязательных требований, лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, должно провести:

- проверку комплектности и исправности аварийных, спасательных и противопожарных систем и средств, включая аварийную сигнализацию плавучего объекта;
- внешний осмотр доступных корпусных конструкций плавучего объекта;
- проверку исправности систем связи (при наличии).

15. Если по результатам проверки судна или плавучего объекта обнаружены нарушения обязательных требований, то лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, ставит на экземпляр приказа (распоряжения) капитана бассейна внутренних водных путей о назначении проверки, врученный капитану судна или старшему помощнику капитана в соответствии с [пунктом 11](#) настоящего Порядка, надпись "Обнаружены нарушения обязательных требований", ставит дату проверки и подпись.

16. Если по результатам проверки судна или плавучего объекта выявлены нарушения обязательных требований, создающие угрозу безопасной эксплуатации судна и (или) безопасности судоходства, являющиеся основанием для временного задержания судна или плавучего объекта <5>, то лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, ставит на экземпляр приказа (распоряжения) капитана бассейна внутренних водных путей о назначении проверки, врученный капитану судна или старшему помощнику капитана в соответствии с [пунктом 11](#) настоящего Порядка, надпись "Обнаружены нарушения обязательных требований, послужившие основанием для временного задержания, судно (плавучий объект) задержано", ставит дату проверки и подпись.

17. При выявлении во время проверки нарушений обязательных требований лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, составляет предписание об устранении выявленных нарушений обязательных требований, о проведении мероприятий по обеспечению предотвращения вреда жизни, здоровью людей, окружающей среде, имуществу физических лиц или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, предотвращения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера <6>, и указывает в нем следующую информацию:

- название и реквизиты администрации бассейна внутренних водных путей, в котором производилась проверка судна (плавучего объекта);
- наименование судна (плавучего объекта);
- порт (место регистрации судна);
- флаг судна;
- тип судна;
- позывной сигнал судна (при наличии);
- наименование судовладельца (для юридического лица) или фамилию, имя, отчество (для индивидуального предпринимателя или физического лица), судно (плавучий объект) которого проверено, с указанием адреса в пределах места нахождения (для юридического лица) или адреса регистрации по месту жительства (пребывания) (для индивидуального предпринимателя либо физического лица) и номера телефона;
- грузоподъемность (пассажировместимость) судна (плавучего объекта);
- дата постройки судна (плавучего объекта);
- дата проведения проверки судна (плавучего объекта);
- место проведения проверки судна (плавучего объекта);
- наименование организации по классификации и освидетельствованию судов, которая осуществила классификацию и освидетельствование судна (плавучего объекта);
- фамилия, имя, отчество (при наличии) капитана судна (плавучего объекта);
- список судовых документов с указанием для каждого документа, кем выдан, даты, места выдачи и даты окончания действия;
- перечень нарушений обязательных требований, обнаруженных во время проверки судна (плавучего объекта), с указанием нормативных правовых актов, требования которых были нарушены;
- список действий, которые надлежит предпринять судовладельцу;
- причина временного задержания судна (плавучего объекта) (при временном задержании);
- дата временного задержания судна (плавучего объекта) (при временном задержании);
- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществляющего государственный портовый контроль;
- дата и место составления предписания;
- адрес и телефон инспекции государственного портового контроля.

Предписание в двух экземплярах подписывается лицом, осуществляющим государственный портовый контроль.

Один экземпляр предписания выдается судовладельцу или направляется ему по почте с уведомлением о вручении. Предписание может быть вручено представителю судовладельца. Другой экземпляр предписания остается у лица, осуществляющего государственный портовый контроль.

18. Результаты проверки судна (плавучего объекта) должны быть внесены лицом,

осуществляющим государственный портовый контроль, в ИСППК в течение 24 часов после завершения проверки.

19. В случае временного задержания судна результаты проверки этого судна (плавучего объекта) должны быть внесены лицом, осуществляющим государственный портовый контроль, в ИСППК в возможно короткий срок, но не позднее 12 часов после завершения проверки судна.

20. При проведении проверки по заявлению капитана судна, судовладельца или представителя судовладельца с целью проверки устранения выявленных во время предыдущей проверки судна нарушений обязательных требований, повлекших временное задержание судна, лицо, осуществляющее государственный портовый контроль, должно убедиться, что нарушения обязательных требований, повлекшие временное задержание судна, полностью устранены.

Если нарушения обязательных требований, повлекшие временное задержание судна, устранены, то на копию приказа (распоряжения) капитана бассейна внутренних водных путей о назначении проверки наносится надпись "Нарушения обязательных требований, повлекшие временное задержание судна, в соответствии с предписанием N (указывается номер выданного предписания) от (указывается дата выдачи предписания) устранены".

21. Информация об устранении нарушений обязательных требований вносится лицом, осуществляющим государственный портовый контроль, в ИСППК в возможно короткий срок, но не позднее 12 часов после завершения проверки судна (плавучего объекта).

22. Для судов внутреннего плавания, не имеющих заходов в иностранные порты, учитываются проверки, проведенные инспекторами администраций морских портов. Учет заключается в изменении даты назначения очередной проверки, предусмотренной [пунктом 6](#) настоящего порядка.

## Требования к сюрвейеру

В системе международного морского судоходства выработаны определенные требования, которым должен соответствовать сюрвейер:

- стаж практической работы на транспортных судах не менее 5 лет в должности старшего помощника или капитана, а для механиков - в должности второго или старшего механика. Этот опыт должен обеспечить достаточное знание устройства судна, особенно его грузовых трюмов и цистерн, общей работы судна и иерархии участвующего в управлении судном персонала.
- С точки зрения темперамента, если таковой поддается оценке, сюрвейер должен уметь работать в стесненных временных рамках, так как на время проведения замеров маневры судна или погрузочно-разгрузочные работы должны прекращаться.
- Поэтому он должен уметь работать с людьми, так как оперативность выполнения им своей задачи часто зависит от содействия людей, не находящихся в его подчинении.
- Не менее важны и личные качества сюрвейера. Например, поскольку часть операций, составляющих работу сюрвейера, проконтролировать непосредственно невозможно, а также поскольку сюрвейер должен составлять Survey Report на основе фактов не в ущерб и не в пользу своего клиента или любой другой из сторон, крайне важно, чтобы сюрвейер имел незапятнанную репутацию, позволяющую не сомневаться в его честности и объективности.

Учитывая все указанные выше сложности и необходимость тщательности и добросовестности в работе, становится очевидным, что осуществляющие эту работу лица должны быть проверенными, и в частности:

- иметь незапятнанную репутацию честного и объективного человека;
- полностью знать морскую терминологию;
- иметь достаточный опыт работы на судах, чтобы уметь разбираться в чертежах и судовых документах, которые могут быть представлены на иностранном языке;
- хорошо знать английский язык и уметь пользоваться компьютером.

Эти требования, естественно, предполагают наличие базового образования.

Этот норматив изложен в документе Европейской Экономической Комиссии (инфраструктура ООН) под референтом ECE/ENERGY/19 от 03.02.92 г. и распространен в морской сфере через Международную Морскую Организацию (ИМО).

Согласно Международным Стандартам Качества ISO 9001-9004, персонал любой компании должен в первую очередь быть профессионально компетентным. Под профессиональной компетентностью в мировой судебно-арбитражной практике понимается **наличие знаний, умения, дисциплинированности и добросовестности**. При этом под знаниями понимается наличие базового (для сферы деятельности) образования. При отсутствии хотя бы одного из указанных качеств работник (в данном случае сюрвейер) может быть признан профессионально не компетентным, что может при определенных условиях явиться причиной проигрыша дела в суде или арбитраже.

В своей деятельности сюрвейер обязан направить все усилия на то, чтобы клиент был полностью уверен, что порученная ему работа будет выполнена добросовестно и квалифицированно с учетом специфики объекта исследования.

## СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СО<sup>2</sup> И ПЕРСОНАЛУ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕМУ ЭТО СО

(из ПРАВИЛ ПО СЮРВЕЙЕРСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ НД № 2-090301-009)

### Общие специальные требования к СО

- Запрещается вести СО от имени более чем одного заказчика по одному и тому же объекту и выступать одновременно в другой роли (агента, экспедитора, перевозчика, страховщика и т.д.).
- Не рекомендуется делать предположения и необоснованные выводы, которые могут быть оспорены.
- Запрещается искажение обнаруженных фактов при любых обстоятельствах.
- Описание СО не должно содержать противоречий.
- Описанию подлежат все детали события или факта, являющегося предметом СО, особенно подробно - выявленные нарушения.
- Описание должно быть объективным и не должно содержать мнений и утверждений, которые не могут быть подтверждены документально.
- Объем, характер, направление и форму отчетности СО определяет, в общем случае, заказчик, в противном случае - на усмотрение исполнителя.
- Необходимо иметь полный набор документации и/или инструкций с описанием правил и процедур заказанного СО.
- Сюрвейер должен быть оснащен техническими средствами, включая транспорт и связь, без которых нельзя выполнить это СО.
- Запрещается вести СО опасных грузов персоналу, не прошедшему обучение по специальной программе, одобренной Минтрансом России.

### Требования к персоналу, осуществляющему сюрвейерское обслуживание (п 5.3 определении технического состояния транспортного средства)

- иметь высшее морское образование;
- иметь высшее техническое образование;
- иметь диплом капитана, старшего механика, электромеханика 1 разряда.
- иметь опыт практической работы на судах в максимальной для своего диплома должности не менее 5 лет;
- выполнять СО только в пределах своей специальности и компетенции;
- знать и уметь применять нормативные и судовые документы;
- владеть морской терминологией;
- владеть технической терминологией;
- свободно владеть английским языком;
- уметь пользоваться персональным компьютером;
- знать и уметь применять нормативную и техническую документацию;
- иметь необходимые знания критериев, на соответствие которым производится СО;
- иметь действующее свидетельство о профессиональной подготовке в заявленной области СО (3 года).
- иметь действующее свидетельство о профессиональной подготовке по программе, утвержденной РС.

<sup>2</sup> СО – сюрвейерское обслуживание

Сюрвейер должен обладать знаниями и опытом, чтобы выполнить вышеуказанные действия.

Кроме того, он должен знать:

- **Оборудование:** как использовать оборудование, применяемое для измерения количества груза и отбора проб
- **Трубопроводные системы:** различные типы систем трубопроводов и расчет количества груза в них.
- **Ущерб:** определение и расчет ущерба в случае разлива нефти/нефтепродуктов, смешания различных сортов грузов, изменения характеристик грузов
- **Контакты:** иметь навыки работы с людьми, а также уметь общаться с различными представителями, с которыми приходится встречаться в течение работы
- **Безопасность:** как работать с опасными грузами, статическим электричеством, иметь навыки работы в замкнутых пространствах.
- **Вычисления:** быстрое выполнение полных вычислений, перевод в другие системы измерения, брутто/нетто, расчет объема/массы/веса на баржах, судах, береговых резервуарах, и.т.д.
- **Отчетность:** четкое изложение информации, фактов, особых событий в отчете
- **Замеры и отбор проб:** выполнение замеров, отбор проб, измерение температуры, определение границы нефть/вода на баржах, судах, в береговых резервуарах. Опломбирование проб, береговых танков, задвижек и т.д.

## Наиболее употребительные сокращения и термины, встречающиеся в описаниях судов на английском языке

### Расширенный список сокращений

<http://www.trans-service.org/ru.php?section=service&page=zot>

Таблица 4 Сокращения и термины

Сокращение	Расшифровка	Перевод (ориентировочно)
ABS	American Bureau of Shipping	Американское Бюро судоходства (классификационное общество – член МАКО)
ABT	About	Около, приблизительно
AS	Annual survey	Ежегодное освидетельствование
AUX	Auxiliary engine	Вспомогательный двигатель
B.P.	Between perpendiculars	Между перпендикулярами (о длине)
BC	Bulk Carrier	Навалочное судно (балкер)
BHP	Brake horse power	Эффективных лошадиных сил
BL	Bale	Киповая (при обозначении вместимости)
BLT	Built	Год и место постройки
BOWTHR	Bowthruster	Носовое подруливающее устройство
BV	Bureau Veritas	Бюро Веритас
CAP	Capacity	Ёмкость
CBM (CUM)	Cubic metre	Кубический метр
CP (C/P)	Charter Party	Чартер
CR	Crane	Кран
D	1. Due	1. Следующее (об освидетельствовании)
	2. Derrick	2. Грузовая стрела
DBDS (Double/Double)	Double bottom / double sides	Двойное дно и двойные борта
DD	Drydocking	Доковое освидетельствование
DELY	Delivery	Сдача, поставка
DERR	Derrick	Грузовая стрела
DIMS	Dimensions	(Главные) размерения
DISPL	Displacement	Водоизмещение
DNV	Det Norske Veritas	Норвежский Веритас (классификационное общество)
DRFT	Draft	Осадка
DWAT	Deadweight all told	Полный дедвейт
DWCC	Deadweight cargo capacity	Грузоподъемность
DWT	Deadweight	Дедвейт
FT	Foot / feet	Фут (футы)
GL	Germanischer Lloyd	Германский Ллойд
GMDSS		ГМССБ
GO	Gasoil	Газойль (сорт топлива)
GR	Grain	Зерновая (при обозначении вместимости)
GRC	Greek	Греческий
GRT	Gross register tons	Брутто регистровых тонн

Сокращение	Расшифровка	Перевод (ориентировочно)
HR	Hour	Час
HRS	Hellenic Register of Shipping	Греческий регистр судоходства (классификационное общество – не член МАКО)
ICE STR	Ice strengthened	С ледовыми подкреплениями
IGS	Inert Gas System	Система инертного газа (противопожарная, на танкерах)
INT (P)	Intermediate Survey (passed)	Промежуточное освидетельствование (пройдено)
HO/HA	Holds/Hatches	Трюма/люки
KN (K)	Knots	Узлы
KW	Kilowatt	Киловатт
LBP	Length between perpendiculars	Длина между перпендикулярами
LCT	1. Landing Craft	1. Десантное судно
	2. Locally controlled tonnage	2. Флот (судно), контролируемый местным судовладельцем
LDT	Light displacement tonnage	Водоизмещение порожнем
LOA	Length over all	Длина наибольшая
LR (LRS)	Lloyd's Register of Shipping	Регистр судоходства Ллойда
M/E	Main engine	Главный двигатель
MGO	Marine gasoil	Газойль
MRS (RS)	Maritime Register of Shipping	Морской Регистр судоходства (РФ)
MT (MTS)	Metric tons	Метрических тонн
MTA	Malta	Мальта, мальтийский
MTDW	Metric tons deadweight	(Дедвейт в метрических тоннах)
MTR	Metre	Метр
MV (M/V)	Motor vessel	Теплоход
NIS	Norwegian International Register	Норвежский международный реестр
NK	Nippon Kaiji Kyokai	Ниппон Кайджи (японское классификационное общество)
NM	Nautical Mile	Морская миля
NRT	Net register tons	Нетто регистровых тонн
O.A.	Over all	Наибольшая (о длине)
PPT	Prompt	Незамедлительная (о сдаче)
PRS	Polski rejestr statkow	Польский регистр судоходства
RS	См. MRS	
SBT	Segregated ballast tanks	Изолированные балластные танки
SDBC	Single deck bulk carrier	Однопалубный навалочник (балкер)
SDWT	Summer deadweight	Дедвейт при осадке по летнюю грузовую марку
SID или SINGLE	Singledecker	Однопалубное судно
SQMTR	Square Metre	Квадратный метр
SS	Special Survey	Очередное освидетельствование
SS P	Special Survey passed	Очередное освидетельствование пройдено
StSt или SS	Stainless Steel	Нержавеющая сталь
TDW	Tons of Deadweight	Тонны дедвейта
TEU	Twenty-foot Equipment Unit	Двадцатифутовый контейнер

Памятка для оценщиков судов

Сокращение	Расшифровка	Перевод (ориентировочно)
TKS	Tanks	Танки
TWEEN	Tweendecker	Твиндечное судно
TWPH	Tonnes of water per hour	Тонн воды в час (условная производительность насоса)
WOG	Without guarantee	Без гарантии

## Регламент № 391/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза

Регламент N 391/2009 Европейского парламента и Совета Европейского Союза "Об общих правилах и стандартах организации инспектирования и осмотра в отношении судов (новая редакция)" [рус., англ.] (Вместе с "Минимальными критериями для организаций, желающих получить признание Сообщества или продолжать пользоваться признанием Сообщества", "Корреляционной таблицей") (Принят в г. Страсбурге 23.04.2009... из информационного банка "Международное право"

### **В. Определенные минимальные критерии**

1. Признанная организация должна обеспечить всемирный охват инспекторами, состоящими в штате организации, или, в исключительных и должным образом обоснованных случаях, привлекая инспекторов, состоящих в штате других признанных организаций.
2. Признанная организация должна руководствоваться кодексом этических норм.
3. Управление и администрирование признанной организации должны вестись таким образом, чтобы обеспечить конфиденциальность информации, требуемой администрацией.
4. Признанная организация должна предоставлять соответствующую информацию администрации, Европейской Комиссии и заинтересованным сторонам.
5. Признанная организация, ее инспектора и ее технический персонал должны выполнять свои обязанности без ущерба для прав интеллектуальной собственности судоверфей, поставщиков оборудования и судовладельцев, включая патенты, лицензии, ноу-хау, или другой вид знания, использование которого защищено законодательством на международном уровне, на уровне Сообщества или на национальном уровне; ни при каких обстоятельствах и без ущерба действию полномочий государств-членов ЕС и Европейской Комиссии по проведению оценки и, в частности, на основании Статьи 9, ни признанная организация, ни инспектора и технический персонал, нанятый ею, не вправе передавать или раскрывать коммерческую информацию, полученную в ходе исполнения своих обязанностей по инспектированию, проверке и мониторингу строящихся или ремонтируемых судов.
6. Управленческий персонал признанной организации должен определять и документировать ее политику и задачи по контролю качества и неуклонное им следование и должен обеспечить, чтобы данная политика понималась, осуществлялась и поддерживалась на всех уровнях признанной организации. Политика признанной организации должна указывать на цели и показатели обеспечения безопасности и предотвращения загрязнения.
7. Признанная организация должна обеспечить, чтобы:
  - (a) ее правила и процедуры систематически разрабатывались и поддерживались;
  - (b) ее правила и процедуры соблюдались и чтобы была внедрена внутренняя система для измерения качества услуг в отношении данных правил и процедур;
  - (c) требования к обязательной деятельности, для которой получена авторизация признанной организацией, удовлетворялись и чтобы была внедрена внутренняя система для измерения качества услуг в отношении соответствия международным конвенциям;
  - (d) обязанности, полномочия и взаимоотношения персонала, чья деятельность влияет на качество услуг признанной организации, определялась и документировалась;
  - (e) вся деятельность осуществлялась в контролируемых условиях;
  - (f) была внедрена система наблюдения и контроля за действиями и работой, выполняемой инспекторами и техническим и административным персоналом, нанятым признанной организацией;
  - (g) инспектора имели обширные знания о конкретном типе судна, в отношении которого они выполняют свою работу, в зависимости от конкретной выполняемой инспекции и соответствующих применяемых требований;
  - (h) была внедрена система проверки и регулярного повышения квалификации инспекторов;
  - (i) велась отчетность, отражая достижения требуемых стандартов в сфере услуг, выполняемых организацией, а также эффективное функционирование системы контроля качества;
  - (j) на всех местах расположения организации поддерживалась комплексная система планируемых и документированных внутренних проверок деятельности, относящейся к контролю качества;
  - (k) обязательные осмотры и инспекции, требуемые гармонизированной системой осмотров и освидетельствований, для которых авторизована признанная организация, выполнялись в соответствии с положениями, установленными в Приложениях к Резолюции ИМО А.948(23) об инструкциях для осмотров в

соответствии с гармонизированной системой осмотров и освидетельствований;

(1) ясные и прямые связи в отношении ответственности и контроля были установлены между центральным и региональными офисами признанной организации и между признанной организацией и ее инспекторами.

8. Признанная организация должна разработать, внедрить и поддерживать развитую, эффективную внутреннюю систему контроля качества, основанную на соответствующих частях признанных на международном уровне стандартов качества и соответствующую EN ISO/IEC 17020:2004 (органы инспекции) и EN ISO 9001:2000 (системы управления качеством, требования), интерпретированную и освидетельствованную организацией по оценке контроля качества и освидетельствованию, указанной в Статье 11(1).
9. Нормы и процедуры признанной организации должны осуществляться таким образом, чтобы организация была способна, используя собственные непосредственные знания и суждения, давать надежные и объективные обоснования о безопасности заинтересованных судов посредством классификационных свидетельств, на основе которых могут быть выданы обязательные свидетельства.
10. Признанная организация должна иметь необходимые средства для оценки, используя квалифицированный профессиональный персонал, и на основании положений, установленных в Приложении к Резолюции ИМО А913(22), содержащей руководство по имплементации международного Кодекса по управлению безопасностью (ISM) администрациями, для применения и для обслуживания системы по управлению безопасностью на берегу и на борту судов, отражающейся в свидетельствах.
11. Признанная организация должна разрешить участие в разработке своих правил и процедур представителей администрации и других заинтересованных сторон.

*Таблица 5 Сюрвейёрские компании, работающие в России*

Company Name	Business	Town
NOVITA	Consultants, Surveyors; Marine Equipment	St Petersburg
KRYLOV STATE RESEARCH CENTRE	Consultants, Surveyors; Maritime Organisation	St Petersburg
PANDI SERV EAST-ST PETERSBURG	Consultants, Surveyors; P&I, Insurance	St Petersburg
MORTRANS LTD	Consultants, Surveyors; Ship Broker	St Petersburg
SAPSCO SURVEY CO LTD	Consultants, Surveyors	St Petersburg
IMCS RUSSIA	Consultants, Surveyors	St Petersburg
BEDFORD GROUP SERVICES	Consultants, Surveyors	St Petersburg
MCS CONSULTING, JSC	Consultants, Surveyors; Marine Equipment	St Petersburg
GANGUT MARINE AGENCY LTD	Consultants, Surveyors; Port Agent	St Petersburg
ALT-ASSIST	Consultants, Surveyors	St Petersburg
SKS NORTH-WEST	Consultants, Surveyors	St Petersburg
EUROGAL SURVEYS -ST PETERSBURG	Consultants, Surveyors	St Petersburg
MARCONOVA, L K - ST PETERSBURG	Consultants, Surveyors	St Petersburg
WAKEFIELD INSPECTION SERVICES	Consultants, Surveyors	St Petersburg
KRYLOV STATE RESEARCH CENTRE	Consultants, Surveyors	St Petersburg
PETERTRANS	Consultants, Surveyors	St Petersburg
KUZMICH SHIPCHANDLING CO.	Consultants, Surveyors; Port Service; Ship Chandler	Tuapse
EUROGAL SURVEYS - VLADIVOSTOK	Consultants, Surveyors	Vladivostok
SEA AGENCY JSC	Consultants, Surveyors; Ship Broker	Vladivostok
MARINEX ILCS LTD - VLADIVOSTOK	Consultants, Surveyors	Vladivostok
MOORE STEPHENS SAKHALIN LTD	Consultants, Surveyors; Other	Yuzhno-Sakhalinsk
JSC ZELENODOLSK DESIGN BUREAU	Consultants, Surveyors	Zelenodolsk
ALEX NAVAL GROUP	Consultants, Surveyors	Kaliningrad

Company Name	Business	Town
NOVOMARINE CO LTD	Consultants, Surveyors	Krasnodar
MORTRANS LTD - MOSCOW	Consultants, Surveyors; Ship Broker	Moscow
SGS VOSTOK LTD	Consultants, Surveyors	Moscow
CLAIMS & RECOVERY - MOSCOW	Consultants, Surveyors	Moscow
MARINEX ILCS LTD	Consultants, Surveyors	Moscow
SAYBOLT RUSSIA	Consultants, Surveyors	Moscow
EUROGAL SURVEYS LTD - MOSCOW	Consultants, Surveyors	Moscow
BEDFORD GROUP LLC	Consultants, Surveyors	Moscow
INTERNATIONAL ADJUSTERS-MOSCOW	Consultants, Surveyors	Moscow
CLAIMS & RECOVERY SERV-MOSCOW	Consultants, Surveyors	Moscow
BEDFORD GROUP SERVICES LLC	Consultants, Surveyors	Moscow
BELFREIGHT JSC	Consultants, Surveyors; Owner, Manager; Ship Broker; Towage, Salvage	Murmansk
EUROGAL SURVEYS LTD- NAKHODKA	Consultants, Surveyors	Nakhodka
EASTGULF SHIPPING & TRADING	Consultants, Surveyors	Nakhodka
SEA TECH LTD	Consultants, Surveyors	Nizhniy Novgorod
BILLORA TRADERS LTD	Consultants, Surveyors; Marine Equipment	Nizhniy Novgorod
MARINEX/ILCS - NOVOROSIYSK	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
BLASSCO LTD	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
GLOBAL OCEAN AGENCY LTD	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
DIAS CO LTD, NOVOROSIYSK	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
EUROGAL SURVEYS - NOVOROSIYSK	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
NOVOROSIYSK MARINE CO LTD	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
ISI - NOVOROSIYSK	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
BLASSCO LTD	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
NOVO SEA LAND SERVICE	Consultants, Surveyors	Novorossiysk
SKS NOVOROSIYSK	Consultants, Surveyors	Novorossiysk

*Примечание: Выдержка из реестра*

# Правила по добровольной сертификации услуг по обслуживанию судов

НД № 2-090301-003. 2013

Область распространения

Настоящие Правила устанавливают основные принципы и процедуры добровольной сертификации (признания) услуг по обслуживанию судов в период стоянки в портах (сюрвейерское, снабженческое и обследовательское обслуживание) в Системе добровольной сертификации услуг на транспорте (ССТ) Федерального автономного учреждения «Российский морской регистр судоходства»; характеристик, на соответствие которым осуществляется добровольная сертификация этих услуг; условия выполнения работ по сертификации, порядок их оплаты, состав и функции участников.

Принципы и основные цели

Добровольная сертификация в ССТ осуществляется на основе принципов:

- добровольности по инициативе заявителя на условиях договора между заявителем и РС как органом по сертификации в целях установления соответствия правилам РС, национальным стандартам, стандартам организаций, системам добровольной сертификации, условиям договоров;
- доступности информации о порядке проведения сертификации заинтересованным сторонам;
- недопустимости принуждения к осуществлению добровольной сертификации;
- защиты имущественных интересов заявителей, соблюдения коммерческой тайны в отношении сведений, полученных при проведении сертификации;
- недопустимости подмены обязательного подтверждения соответствия добровольной сертификацией;
- проведения добровольной сертификации только по требованиям нормативных документов, устанавливающих требования к объекту сертификации и определенных заявителем; применения добровольной сертификации равным образом и в равной мере независимо от страны и (или) места оказания услуг, видов или особенностей сделок и (или) лиц, которые являются исполнителями, продавцами, приобретателями.

Добровольная сертификация в ССТ осуществляется в целях:

- удостоверения соответствия услуг по обслуживанию судов стандартам, настоящим правилам и условиям договоров;
- содействия приобретателям в компетентном выборе услуг по обслуживанию судов;
- повышения качества и конкурентоспособности услуг по обслуживанию судов на российском и международном рынках.

Требования к организациям, оказывающим услуги по обслуживанию судов

## Общие положения

Организации (предприятия), предоставляющие услуги по обслуживанию судов в период стоянки в портах - сюрвейерские, снабженческие и обследовательские услуги, могут быть признаны Регистром в соответствии с добровольными процедурами, изложенными в настоящих Правилах.

Настоящие Правила устанавливают основные стандарты требуемой квалификации персонала и производственной деятельности организаций, предоставляющих услуги по обслуживанию судов.

## Применение

Настоящие Правила применяются для признания организаций (предприятий), предоставляющих услуги по обслуживанию судов, перечисленные в 3.2.2 и 3.2.3.

Виды сюрвейерского обслуживания:

1. Сюрвейерское обслуживание транспортных средств (судов, барж и т.д.) при:
  - определении состояния транспортного средства при входе/выходе в/из аренду/ы;
  - определении количества бункера;
  - определении технического состояния транспортного средства;
  - определении пригодности грузовых помещений и емкостей к погрузке;
  - определении отсутствия груза в грузовых помещениях и емкостях после выгрузки;
  - фиксации факта, характера и размера повреждений или их отсутствия.
2. Сюрвейерское обслуживание грузов при:
  - предпогрузочном осмотре грузов;
  - наблюдении за погрузкой - выгрузкой;
  - тальманском обслуживании;

- контроле укладки и крепления грузов;
- определении количества груза по осадке судна;
- определении количества наливных грузов по замерам танков;
- отборе проб;
- определении качества грузов;
- постановке пломб;
- фиксации целостности пломб;
- фиксации факта, характера и размера повреждений груза или их отсутствия.

Другие виды сюрвейерского обслуживания по требованиям заказчика.

3. Экспертизы:
  - аварий, аварийных происшествий и случаев; документов по претензиям.
4. Виды снабженческого (шипчандлерского) обслуживания:
  - Аварийно-спасательное снабжение;
  - Поставка сменно-запасных частей;
  - Поставка штурманского и радионавигационного оборудования;
  - Поставка судовых пиротехнических средств;
  - Поставка баллонов имеющих давление выше атмосферного;
  - Поставка продовольственных товаров;
  - Поставка противопожарного снабжения;
  - Поставка промышленных товаров;
  - Поставка средств измерения и испытательного оборудования.

### **Юридический статус**

Юридический статус заказчика должен соответствовать действующему законодательству. При этом организацией должна быть продемонстрирована приверженность принципам конфиденциальности и честности.

Организация должна определить организационную структуру.

### **Персонал**

Персонал организации должен иметь соответствующее образование, профессиональную и специальную подготовку, квалификацию и опыт, необходимые для осуществления деятельности в заявленной области.

Персонал организации, осуществляющий сюрвейерское обслуживание судов, должен иметь:

- высшее морское образование инженера по организации и управлению морским транспортом;
- или рабочий диплом не ниже старшего помощника, 2 механика, электромеханика 2 разряда.

Организация несет ответственность за квалификацию и профессиональную подготовку своего персонала в соответствии с законодательными и регламентирующими требованиями (при их наличии), национальными, международными и отраслевыми стандартами, в случае отсутствия таких стандартов - в соответствии со стандартами организации. Данное требование должно быть установлено в документах организации. Персонал организации должен быть осведомлен о своих должностных и функциональных обязанностях.

Организация должна установить и следовать программам обучения, подготовки и переподготовки персонала.

Организация должна установить и выполнять планы:

- подготовки и переподготовки персонала;
- повышения квалификации персонала;
- аттестации сотрудников в отношении осуществления определенных видов деятельности.

Организация должна установить и поддерживать в актуальном состоянии документы об образовании, квалификации, профессиональной и специальной подготовке и переподготовке персонала, а также о должностных и/или функциональных обязанностях.

Специальные требования к персоналу, выполняющего работу по шипчандлерскому обслуживанию судов в РФ

Персонал, выполняющий работу по транспортировке, установке и монтажу судового

аварийно-спасательного противопожарного оборудования, должен не реже одного раза в год проходить подготовку (инструктаж) на Станциях судовых спасательных и защитных средств (ССЗС) с выдачей свидетельства на право выполнения работ.

Персонал, выполняющий работы по транспортировке и поставке:

- баллонов под давлением,

- судовых пиротехнических средств,
- продовольственного снабжения судов
- должен отвечать применимым законодательным и регламентирующим требованиям.

Персонал, выполняющий работу по транспортировке, установке и монтажу судового штурманского и радионавигационного оборудования, должен не реже одного раза в год проходить подготовку (инструктаж) в компаниях, осуществляющих поверку, ремонт и освидетельствование такого оборудования.

Персонал, выполняющий работу по транспортировке и поставке промышленных товаров различных групп (включая средства измерения и испытательное оборудование), должен в своей деятельности придерживаться инструкций изготовителя, нанесенных на товар или содержащихся в сопроводительных документах (паспорта, формуляры, сертификаты и т. д.).

### **Техническое оснащение**

Организация должна обладать инфраструктурой (техническим оснащением), необходимой для осуществления деятельности в заявленной области, в том числе соответствующим оборудованием, помещениями и средствами, аттестованными/поверенными в установленном порядке.

Организация должна обеспечивать техническое обслуживание объектов инфраструктуры в соответствии с документацией по их эксплуатации и техническому обслуживанию.

Организация должна поддерживать перечни оборудования, помещений и иных объектов инфраструктуры, необходимых для осуществления деятельности в заявленной области.

Специальные требования к транспортным средствам организаций, выполняющим работу по шипчандлерскому обслуживанию судов

Транспортные средства, предназначенные для транспортировки ССЗС, должны отвечать требованиям предприятий изготовителей.

Транспортные средства, предназначенные для транспортировки:

- баллонов под давлением выше атмосферного,
- пиротехнических средств,
- продуктов питания и напитков
- должны отвечать применимым законодательным и регламентирующим требованиям.

Транспортные средства, предназначенные для транспортировки штурманского и радионавигационного оборудования, должны отвечать требованиям предприятий-изготовителей.

### **Метрологическое обеспечение**

Организациям следует применять необходимое метрологическое обеспечение для контроля условий хранения и транспортировки объектов снабжения относительно установленных требований, в том числе (если применимо):

- средства измерений, поверенные (калиброванные) в установленном порядке;
- испытательное оборудование, аттестованное в установленном порядке;
- эталоны и стандартные образцы;
- соответствующие расходные материалы (химические реактивы, вещества и др.).

Организации следует обеспечивать техническое обслуживание средств измерений и испытательного оборудования в соответствии с документацией по их эксплуатации и техническому обслуживанию.

Организации следует поддерживать действующие стандартные и аттестованные в установленном порядке методики:

- проведения испытаний средств измерений и вспомогательного оборудования;
- обращения с эталонами и образцами.

Организации следует поддерживать перечни:

- средств измерений, в том числе - для аттестации испытательного оборудования;
- испытательного и вспомогательного оборудования;
- эталонов и стандартных образцов.

Организации следует поддерживать графики:

- технического обслуживания средств измерений и испытательного оборудования;
- поверки (калибровки) средств измерений;
- аттестации испытательного оборудования.

### **Фонд документов**

Организации следует поддерживать действующие нормативные и технические документы, необходимые для осуществления деятельности в заявленной области, в том числе:

- технологическую документацию по реализации, проведению проверок и контролю каждого вида деятельности в заявленной области, в том числе с учетом условий окружающей среды;
- перечень осуществляемых видов деятельности (область деятельности);
- документацию по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту технологического оборудования;
- документацию по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту средств измерения и метрологического оборудования;
- должностные инструкции;
- документы по делопроизводству и ведению архива.

Документация должна быть доступна для персонала.

Организации следует установить и поддерживать необходимые документированные применимые требования к осуществлению деятельности в заявленной области.

### **Отчетность**

Отчетные документы по результатам сюрвейерской деятельности должны содержать:

- наименование и адрес организации;
- идентификацию отчета;
- наименование и адрес заказчика;
- ссылку на документы, в соответствии с которыми осуществлялась деятельность;
- описание (наименование) объекта, в отношении которого осуществлялась деятельность;
- место осуществления деятельности;
- дату осуществления деятельности;
- сведения об условиях, в которых осуществлялась деятельность;
- сведения об отклонениях от требований документов, в соответствии с которыми осуществлялась деятельность;
- фамилия, инициалы, должность и подпись лица, проводшего работы и составившего отчет;
- нумерацию каждой страницы и общее количество страниц отчета.

Организации следует хранить отчетные документы не менее 10 лет с соблюдением условий конфиденциальности. Данное требование должно быть установлено в документах организации.

### **Проверки и контроль**

Организация должна выполнять внутренние проверки и осуществлять контроль, установленные в документации на каждый вид деятельности.

Организация должна принимать меры по предупреждению и устранению причин возникновения несоответствий и претензий в отношении её деятельности в заявленной области. Данное требование должно быть установлено в документах организации.

Персонал организации, ответственный за проведение проверок (осуществление контроля), должен иметь опыт работы не менее двух лет в качестве исполнителя в проверяемой области деятельности.

### **Субподрядчики**

Субподрядчики, привлекаемые организацией для осуществления деятельности в заявленной области, должны отвечать также требованиям пунктов 3.3-3.9, 3.11.

Организации следует поддерживать документы, подтверждающие соответствие субподрядчиков установленным требованиям и контролировать сроки действия этих документов.

Организации следует поддерживать перечень субподрядчиков и соглашения с ними на субподряд в заявленной области.

Организации следует обеспечивать проверку деятельности субподрядчиков в заявленной области

### **Система менеджмента качества**

Предприятие должно иметь документированную систему менеджмента качества, распространяющуюся, по крайней мере, на следующее:

- кодекс поведения по осуществлению соответствующей деятельности;
- техническое обслуживание оборудования;
- метрологическое обеспечение, поверку (калибровку) средств измерений;
- программы подготовки персонала;

- проверку и контроль в отношении обеспечения соответствия выполнения работ действующим процедурам;
- ведение документации и отчетность;
- управление качеством работ субподрядчиков;
- осуществление работ;
- принятие мер по устранению и предупреждению претензий.

Документированная система качества, соответствующая актуальным стандартам семейства ИСО 9000 и включающая вышеперечисленные положения, будет считаться приемлемой.

Условия сертификации услуг

### **Общие положения**

Добровольная сертификация услуг по обслуживанию судов включает:

- подачу заявителем заявки на сертификацию;
- рассмотрение заявки и документов, представленных заявителем, и принятие решения по заявке;
- подтверждение соответствия услуг установленным требованиям, включая проверку обоснованности рекомендаций экспертов органу по сертификации;
- принятие решения о возможности выдачи сертификата соответствия;
- выдачу сертификата соответствия и разрешение на применение знака соответствия;
- проведение инспекционного контроля за сертифицированными услугами;
- проведение возобновляющей сертификации (ресертификации) - если применимо.

Все предоставляемые Регистром услуги по сертификации, инспекционному контролю и ресертификации оказываются на договорных условиях в соответствии с действующим законодательством.

Все повторные/дополнительные проверки и командировочные расходы экспертов Регистра заказчик оплачивает в рамках дополнительных соглашений сверх стоимости договора на сертификацию.

Регистр строит свою деятельность по сертификации услуг по обслуживанию судов на следующих принципах:

- беспристрастности,
- компетентности,
- ответственности,
- открытости,
- конфиденциальности,
- реагирования на жалобы.

В своей деятельности Регистр строго придерживается принципа беспристрастности. Сертификация не может быть предоставлена в случае, если существующие между Регистром и организацией отношения создают угрозу беспристрастности, которая не может быть устранена.

Регистр обеспечивает и контролирует отсутствие личной финансовой заинтересованности своих сотрудников в результатах сертификации на всех её этапах. Для устранения потенциальной угрозы беспристрастности при проведении работ по сертификации услуг по обслуживанию судов все договора Регистра предполагают 100 %-ную предоплату стоимости услуг.

Все принимаемые решения персоналом Регистра при сертификации услуг по обслуживанию судов принимаются только на основании изложенных и задокументированных фактов, которые могут быть проверены.

Регистр не проводит сертификацию в организациях, которым были оказаны консалтинговые услуги. Регистр не указывает организациям на необходимость каких-либо консультационных работ, после которых сертификация будет облегчена. Регистр требует от персонала при сертификации услуг по обслуживанию судов сообщать о возможном конфликте интересов с организациями, являющимися его клиентами.

Ответственность за соответствие требованиям к сертификации несёт организация. Регистр несёт ответственность за оценку достаточного количества свидетельств, на основании которых выносится решение о возможности сертификации.

Открытость Регистр обеспечивает посредством предоставления по запросу любой стороны сведений относительно области действия и статуса сертификата соответствия организации - действует, приостановлен или отменен. Открытость обеспечивает уверенность в беспристрастности и надёжности сертификации, используя принцип доступности и раскрытия соответствующей не конфиденциальной информации.

Информация, получаемая в процессе сертификации, является конфиденциальной. К конфиденциальной информации, в частности, относят сведения:

- о технологии и организации деятельности, перспективных разработках услуг, «ноу-хау», коммерческие и любые другие данные, которые могут представлять интерес для конкурентов организации;
- о недостатках организации, несоответствиях, материальных, организационных и технических трудностях, а также любые другие сведения, которые могут подорвать престиж организации, нанести ей моральный и/или материальный ущерб;
- об экономических взаимоотношениях между участниками сертификации.

Для обеспечения конфиденциальности не допускается передача информации о сертификации, включая акты по результатам освидетельствования и рабочие материалы, третьим лицам без согласия организации.

Реагирование на жалобы представляет собой важное средство, позволяющее защитить Регистр, организации и иных участников сертификации от ошибок, упущений и ненадлежащего поведения.

Рабочим языком является русский. В переписке с зарубежными организациями может использоваться английский язык.

### **Направление и рассмотрение заявки**

Для проведения добровольной сертификации услуг (работ) заявитель направляет заявку в Регистр по установленной форме.

Регистр регистрирует заявку и рассматривает её с целью определения возможности проведения работ по сертификации. При необходимости у заявителя могут запрашиваться дополнительные сведения, позволяющие определить стабильность и качество оказания услуг.

Срок рассмотрения заявки и принятия решения о возможности проведения работ по добровольной сертификации услуг составляет не более 15 календарных дней после ее получения.

При положительном решении по заявке Регистр направляет заявителю решение по заявке и проект договора на проведение работ по сертификации. Работы по рассмотрению заявки включаются в стоимость договора. При отрицательном решении по заявке Регистр аргументировано в письменной форме сообщает заявителю о невозможности проведения работ по сертификации.

### **Представление документов**

После получения от заявителя подписанного договора и соблюдения условий его оплаты Регистр приступает к работам по добровольной сертификации услуг, начиная с рассмотрения документации организации.

На рассмотрение Регистру должны быть представлены следующие документы, отражающие:

- юридический статус, структуру организации и управления, включая дочерние организации, включённые в область сертификации;
- перечень субподрядчиков;
- опыт организации в области предоставляемых услуг;
- описание оборудования, используемого для услуги, на которую запрашивается одобрение;
- руководство для персонала по использованию такого оборудования;
- программы обучения для персонала;
- контрольные листы и формы документов для регистрации результатов услуг, упомянутых в и 3.2.3;
- руководство по качеству и/или документированные процедуры, разработанные в соответствии с требованиями к системе качества;
- одобрение/признание другими органами по оценке соответствия, если таковые имеются;
- регистрацию претензий заказчиков и корректирующих действий по ним;
- перечень разрешительных документов, выданным изготовителем оборудования (там, где это применимо).

Объем признания. Согласно требованиям п.п. 3.4 - 3.11 организация должна продемонстрировать наличие компетентности и способов контроля, необходимых для предоставления услуг, в отношении которых запрашивается признание.

Процедуры. Организация должна установить документированные рабочие процедуры по всем оказываемым услугам.

Субподрядчики. Организация должна представить информацию относительно соглашений и мероприятий, если для какой-нибудь части услуг используются субподрядчики. Особое внимание должно быть обращено на управление со стороны организации качеством последующих действий при таких субподрядах.

При отрицательных результатах рассмотрения представленных документов заявителю аргументировано в письменной форме сообщается о результатах рассмотрения и о его последующих действиях.

### **Освидетельствование организации**

При положительных результатах рассмотрения представленных документов проводится освидетельствование организации с тем, чтобы подтвердить, соответствие организации представленным документам, и её способность осуществлять услуги, в отношении которых запрашивается признание/выдача Сертификата соответствия.

При проведении работ по сертификации услуг могут быть использованы имеющиеся у заявителя документы, подтверждающие соответствие услуг установленным требованиям:

- результаты экспертных оценок;
- результаты социологических оценок;
- сертификаты соответствия других систем сертификации;
- акты проверок, заключения, сертификаты федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих контроль и надзор, и общественных организаций.

Эти документы могут служить основанием для сокращения объема работ по подтверждению соответствия (оценок, проверок, испытаний, контроля).

Условием признания является практическая демонстрация выполнения конкретной услуги, а также надлежащего составления отчетных документов.

### **Выдача Сертификата соответствия**

Подтверждение соответствия на месте оказания услуг проводится комиссией, председателем которой является эксперт по сертификации конкретной услуги. Состав комиссии определяет Регистр.

При удовлетворительном завершении освидетельствования организации и демонстрационной проверки, если это требуется, на основании анализа представленного комиссией акта оценки оказания услуг и других документов, определенных в документах ССТ, Регистр принимает решение о возможности выдачи сертификата соответствия.

Регистр на основании решения о выдаче сертификата соответствия оформляет сертификат соответствия, приложение к сертификату соответствия (при необходимости), осуществляет их регистрацию и выдачу заявителю с разрешением применения знака соответствия.

Сертификат соответствия удостоверяет, что услуга по обслуживанию судов организацией найдена соответствующей критериям сертификации. Предприятие также включается в перечни предприятий, имеющих Сертификаты соответствия Регистра.

Срок действия сертификата соответствия и, соответственно, применения знака соответствия Регистр устанавливает с учетом результатов подтверждения соответствия, стабильности оказания услуг (выполнения работ), сроков действия нормативных и технических документов, являющихся критериями сертификации, но не более чем на три года.

Заявитель, получивший сертификат соответствия, вправе маркировать свою документацию, квитанции, заключаемые договоры, наряд-заказы знаком соответствия системы добровольной сертификации (ССТ), а также использовать знак соответствия в целях рекламы, в информационных материалах, вывесках и стендах.

При отрицательных результатах оценки соответствия Регистр направляет заявителю аргументированное решение об отказе в выдаче сертификата соответствия с указанием причин отказа. Основанием для отказа в выдаче сертификата соответствия является отсутствие положительного результата подтверждения соответствия, нарушение настоящих условий сертификации, а также отказ от оплаты работ Регистра по сертификации.

В случае получения отказа в выдаче сертификата предприятие вправе направить в комиссию по апелляциям и беспристрастности заявление о несогласии с решением Регистра.

При обращении заявителя для проведения повторной сертификации по окончании срока действия сертификата соответствия используется тот же порядок работ по сертификации услуг, что и при первичном обращении, с учетом результатов последнего инспекционного контроля.

### **Инспекционный контроль за сертифицированными услугами**

Инспекционный контроль за сертифицированными услугами Регистр проводит в течение всего срока действия сертификата соответствия, но не реже одного раза в 12 месяцев.

Инспекционный контроль проводится в форме периодических проверок.

Объем, периодичность и порядок проведения инспекционного контроля устанавливаются Регистром в зависимости от стабильности оказания услуг, состава (содержания) оказанных услуг наличия системы качества, итогов сертификации или предыдущего инспекционного контроля, наличия или отсутствия претензий потребителей услуг и органов государственного контроля и надзора.

Инспекционный контроль за сертифицированными услугами в общем случае содержит следующие виды работ:

- сбор и анализ поступающей информации о качестве сертифицированных услуг;
- разработку программы инспекционной проверки;
- формирование комиссии для проведения инспекционной проверки;
- проведение инспекционной проверки;
- оформление результатов проверки и принятие решения.

Внеплановый инспекционный контроль проводится в случаях:

- поступления информации о претензиях к качеству сертифицированных услуг от потребителей, органов исполнительной власти, осуществляющих контроль за качеством и безопасностью услуг, общественных объединении потребителей;
- при получении информации компетентных органов по результатам расследования причин различных: аварий и прочих инцидентов, а также по результатам проведения государственных технических осмотров:
  - при обращении заявителя с просьбой о проведении инспекционного контроля по причине изменений в его деятельности, связанных с сертификационными требованиями и условиями действия сертификата соответствия.

Внеплановый инспекционный контроль проводится также при реорганизации организаций и предприятий, осуществляющих деятельность в сфере сертифицированных услуг, при изменении технологической схемы оказания услуг. Об этих случаях держатель сертификата соответствия должен незамедлительно извещать Регистр, выдавший сертификат соответствия.

Результаты инспекционного контроля оформляют актом, в котором дается оценка

результатов проверки и делается общее заключение о состоянии возможности оказания услуг и возможности подтверждения действия выданного сертификата соответствия. На основании акта инспекционного контроля Регистр принимает решение о подтверждении действия сертификата соответствия либо о приостановлении или отмене его действия.

#### **Приостановка действия Сертификата соответствия**

Действие Сертификата соответствия может быть приостановлено на срок, не превышающий 3 месяца от установленной даты подтверждения, если:

- обнаружены значительные несоответствия деятельности организации критериям сертификации;
- отчетные документы составлены ненадлежащим образом;
- организация отказалась от проведения инспекционной проверки для подтверждения Сертификата соответствия в установленные сроки;
- организация не сообщила Регистру об изменениях в сертифицированной услуге.

При этом Регистр письменно уведомляет организацию о приостановке действия Сертификата соответствия;

Сведения о приостановке действия Сертификата соответствия размещаются на сайте РС.

#### **Прекращение действия Сертификата соответствия**

Сертификат соответствия утрачивает действие в следующих случаях:

- по истечении срока действия сертификата;
- если причины приостановки действия Сертификата соответствия не устранены в согласованные сроки;
- деятельность организации не соответствует требованиям применимого законодательства и порочит имидж РС.

Организация, чей Сертификат соответствия утратил силу, может обратиться за повторным признанием при условии устранения несоответствий, которые привели к аннулированию сертификата, и при условии подтверждения Регистром, что корректирующее действие было эффективно выполнено предприятием.

Регистр письменно уведомляет организацию об утрате силы Сертификата соответствия.

Сведения о прекращении действия признания организации и об утрате силы Сертификата соответствия размещаются на сайте РС.

## Процедура приема в класс РС судов в эксплуатации

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО №341-31.2-640Ц от 01.04.2013

### 1. Общие положения.

Положения настоящего раздела распространяются на процесс первоначального освидетельствования судна в эксплуатации с целью приема в класс РС, с выдачей классификационного свидетельства.

Процедура приема судна в класс РС состоит из двух этапов.

.1 первый этап включает в себя:

- анализ письменного обращения судовладельца (см. 5.1.3);
- оценку целесообразности приема судна в класс РС (см. 5.1.4);
- расчет прочности корпуса судна (см. 5.1.5);
- оценку остойчивости судна (см. 5.1.6); экспертизу судна Регистром (см. 5.1.7);
- анализ несоответствий правилам РС, выявленных при экспертизе судна (см. 5.1.8);

.2 второй этап включает в себя организацию и проведение первоначального освидетельствования судна в предписанном объеме (см. 5.1.9).

Каждый из этапов процедуры приема судна в класс РС выполняется с заключением соответствующего Договора, предусматривающего предоплату услуг Регистра в определенном размере.

### 2. Анализ обращения судовладельца

Письменное обращение о приеме судна в класс РС в произвольной форме направляется судовладельцем в ГУР или в любое подразделение РС, которое должно перенаправить его в ГУР.

Анализ обращения выполняется отделом переклассификации судов ГУР в сроки, оговоренные 3.8 Положения о ТК.

Анализ обращения включает в себя рассмотрение всей доступной и достоверной информации о судне, такой как указано ниже, но не ограничиваясь:

- тип, возраст, характеристики судна;
- наличие действующего класса ИКО - члена МАКО;
- история классификации и государственной принадлежности судна;
- статистика задержаний судна властями порта/флага в период последних 36 месяцев;
- информация о судовладельце.

По результатам проведенного анализа отдел переклассификации судов ГУР готовит информацию и мнение о целесообразности приема судна в класс РС для представления в ТК или в Морской департамент ГУР, см. 5.1.4.

### 3. Оценка целесообразности приема судна в класс РС.

Целесообразность приема в класс РС судов, имеющих класс ИКО - члена МАКО возрастом 15 лет и более, а также судов, не имеющих класс ИКО - члена МАКО вне зависимости от возраста, оценивает Технический комитет на основании информации и мнения отдела переклассификации судов ГУР по результатам проведенного анализа.

Целесообразность приема в класс РС судов, имеющих класс ИКО - члена МАКО возрастом менее 15 лет, оценивает Морской департамент ГУР на основании информации и мнения отдела переклассификации судов ГУР по результатам проведенного анализа.

Решение ТК доводится до сведения судовладельца отделом переклассификации судов ГУР в сроки, оговоренные в 3.8 Положения о ТК.

Решение Морского департамента ГУР доводится до сведения судовладельца отделом переклассификации судов ГУР в течение 10 рабочих дней после регистрации обращения судовладельца на прием судна в класс РС в системе электронного документооборота (СЭД)«ТЕЗИС».

Если Техническим комитетом или Морским департаментом ГУР прием судна в класс РС сочтен целесообразным, то вместе с информацией о таком решении отдел переклассификации судов ГУР сообщает судовладельцу о процедуре и условиях приема судна в класс РС в соответствии с настоящим разделом.

### 4. Расчет прочности корпуса судна.

Информация о процедуре и условиях приема судна в класс РС, см. 5.1.4.5, должна включать положение о необходимости направления судовладельцем на рассмотрение в Главное управление РС расчета прочности корпуса судна по Правилам постройки до начала экспертизы судна в соответствии с 5.1.7. Одновременное

выполнение экспертизы судна с рассмотрением указанного расчета прочности является предметом специального рассмотрения ТК.

Исключение составляют суда, переходящие в класс РС из ИКО - члена МАКО возрастом менее 15 лет. Для таких судов расчет прочности корпуса по Правилам постройки должен быть выполнен в промежуток времени, не превышающий 12 месяцев от даты завершения первоначального освидетельствования, (см. 5.2.3.5)

Разработанный компетентной организацией расчет прочности корпуса по Правилам постройки, должен включать в себя:

- расчет элементов корпуса по Правилам постройки из условий местной и общей прочности;
- анализ соответствия прочности корпуса по построечным толщинам требованиям Правил постройки;
- определение допускаемых толщин всех элементов корпуса, регламентируемых Правилами постройки.

Для судов под флагом РФ расчет прочности корпуса по Правилам постройки должен быть выполнен на русском английском языках.

Для судов под флагом иным, чем флаг РФ, расчет прочности корпуса по Правилам постройки должен быть выполнен на английском языке.

Расчет прочности корпуса по Правилам постройки в течение 10 рабочих дней после его входящей регистрации в СЭД «ТЕЗИС» рассматривает отдел конструкции корпуса и судовых устройств ГУР или подразделение РС, обладающее необходимыми ресурсами, по поручению управления классификации ГУР.

Все замечания, выявленные при рассмотрении, должны быть устранены к удовлетворению Регистра.

Электронные копии письма-заключения и рассмотренного расчета прочности должны направляться в отдел переклассификации судов ГУР для размещения в электронной базе данных отдела переклассификации судов ГУР в процессе приема судна в класс РС.

#### **5. Оценка остойчивости судна.**

Информация о процедуре и условиях приема судна в класс РС (см. 5.1.4.5) должна включать положение о необходимости выполнения Регистром оценки остойчивости судна на соответствие применимым требованиям Правил постройки до начала экспертизы судна в соответствии с 5.1.7. Совмещение экспертизы судна с оценкой его остойчивости является предметом специального рассмотрения ТК.

Исключение составляют суда, переходящие в класс РС из ИКО - члена МАКО, возрастом менее 15 лет. Для таких судов оценка остойчивости должна быть выполнена в промежуток времени не превышающий 12 месяцев от даты завершения первоначального освидетельствования ( см. 5.2.3.7).

Для оценки остойчивости в Регистр должна быть представлена следующая документация по остойчивости судна (что применимо):

- информация об остойчивости судна;
- информация об аварийной посадке и остойчивости;
- информация об остойчивости судна при перевозке зерна;
- информация об остойчивости и прочности при перевозке незерновых навалочных грузов.

Для выполнения оценки остойчивости дополнительно должна быть представлена следующая документация:

- теоретический чертеж;
- чертеж общего расположения;
- схема водонепроницаемых отсеков;
- копия действующего свидетельства о грузовой марке, при наличии.

Оценку остойчивости в течение 10 рабочих дней после входящей регистрации документации в системе СЭД «ТЕЗИС» выполняет отдел конструкции корпуса и судовых устройств ГУР или подразделение РС, обладающее необходимыми ресурсами, по поручению управления классификации ГУР.

Выявленные несоответствия правилам РС, должны быть устранены к удовлетворению Регистра.

Электронные копии письма-заключения и рассмотренных документов должны направляться в отдел переклассификации судов ГУР для размещения в электронной базе данных отдела переклассификации судов ГУР в процессе приема судна в класс РС. Если документация была представлена в твердом (бумажном) виде, то вместе с письмом- заключением должны представляться электронные копии страниц документов, на которых проставлены штампы об одобрении РС.

## 6. Экспертиза судна.

Все суда, вне зависимости от возраста и наличия действующего класса ИКО - члена МАКО, подвергаются экспертизе, которая проводится Регистром с целью определения степени соответствия судна правилам РС.

Экспертиза судна выполняется без каких-либо обязательств со стороны Регистра по последующему приему судна в класс РС.

Экспертиза судна выполняется по поручению отдела переклассификации ГУР в соответствии с прилагаемыми к нему чек-листами, согласно Договору. Договор заключается от имени ГУР подразделением РС, которому поручено проведение экспертизы судна, и предусматривает предоплату услуг Регистра в размере 100 % на счет ГУР. Копия подписанного договора направляется в отдел переклассификации ГУР.

К экспертизе привлекаются штатные инспекторы РС, соответствующих специальностей, имеющие квалификацию для выполнения первоначальных освидетельствований судов в эксплуатации, в количестве, достаточном для ее полного и качественного проведения, в зависимости от характеристик судна, влияющих на сложность выполнения работы, либо, по решению ТК, тремя штатными инспекторами по основным специальностям (корпусник, механик, электромеханик).

Для проведения экспертизы на борту судна судовладелец должен представить инспекторам РС чертежи, в которых приведены главные размерения и общее расположение судна. Инспектор РС вправе потребовать дополнительные чертежи, схемы и другую судовую документацию, которые позволят ему провести качественную экспертизу судна.

При экспертизе судна определяется полнота соответствия его корпуса, судовых устройств, оборудования и снабжения, механической и холодильной установок, электрического оборудования требованиям Правил постройки в отношении регламентированных показателей и характеристик, конструкции и обязательного состава объектов, их расположения и установки.

По результатам экспертизы судна инспекторами составляется Отчет об экспертизе судна (см. Приложение).

Несоответствия правилам РС, выявленные при экспертизе судна, подлежат анализу в соответствии с 5.1.8. Перечень несоответствий (при их наличии), оформленный в соответствии с 5.1.8.4, является неотъемлемой частью Отчета.

Отчет об экспертизе судна вручается судовладельцу в качестве подтверждения исполнения Регистром Договора на экспертизу судна.

## 7. Анализ несоответствий правилам РС, выявленных при экспертизе судна.

Все несоответствия правилам РС, выявленные при экспертизе судна, подлежат анализу на предмет их применимости к конкретному судну в зависимости от его характеристик, включая дату постройки.

Анализ выполняется инспекторами РС, проводящими экспертизу.

Анализ несоответствий представляет собой оценку применимости выявленных несоответствий требованиям Правил постройки, действовавшим на дату постройки судна, если в последующих изданиях Правил постройки не определено иное.

По результатам анализа оформляется Перечень несоответствий судна, подлежащих устранению, для его приведения в соответствие правилам РС. Перечень несоответствий прилагается к итоговому Отчету об экспертизе судна, оформляемому в соответствии с 5.1.7.7.

Итоговый Отчет об экспертизе судна с приложенным Перечнем несоответствий и чек-листами направляется в отдел переклассификации судов ГУР для организации рассмотрения и контрольной проверки управлением классификации ГУР. Окончательно согласованный управлением классификации ГУР Перечень несоответствий направляется отделом переклассификации судов ГУР судовладельцу с информированием о том, что устранение указанных несоответствий является обязательным условием приема судна в класс РС.

При намерении продолжить процедуру перевода судна в класс РС, судовладелец должен письменно подтвердить свою готовность устранить все выявленные несоответствия, указанные в Перечне несоответствий, а также разработать мероприятия по их устранению.

Мероприятия по устранению несоответствий подлежат рассмотрению и согласованию специализированными отделами управления классификации ГУР или подразделением РС по отдельному поручению управления классификации ГУР.

Согласованные мероприятия по устранению несоответствий должны направляться в отдел переклассификации судов ГУР для учета при организации первоначального освидетельствования и для размещения в электронном каталоге данных судна отдела переклассификации судов ГУР в процессе приема судна в класс РС.

Если судовладельцем будет сочтено, что устранение каких-либо несоответствий является практически невозможным или нецелесообразным, он должен выполнить расчеты, соответствующие испытания и иные действия, которые позволят применить эквивалентные (равноценные) замены.

Возможность применения эквивалентных (равноценных) замен, а также расчеты, результаты испытаний и иных действий, которые позволят применить такие замены, рассматриваются управлением классификации ГУР. Возможность применения эквивалентных (равноценных) замен утверждается Техническим комитетом.

Для судов под государственным флагом Российской Федерации, или планирующих смену флага на государственный флаг Российской Федерации, перечень эквивалентных (равноценных) замен направляется управлением классификации ГУР на согласование в МА РФ.

При применении эквивалентных (равноценных) замен, присвоение класса Регистра судну под государственным флагом Российской Федерации возможно только с разрешения МА РФ.

Перечень утвержденных / согласованных эквивалентных (равноценных) замен направляется в отдел переклассификации судов ГУР для учета при организации первоначального освидетельствования и для размещения в электронном каталоге данных судна в процессе приема его в класс РС.

## Рекомендации по комплексной оценке фактического технического состояния судна (САР)

Дата введения в действие: 25.04.2017 Номер документа в системе «Тезис» - 17-79632 Разработчик: 371 Санкт-Петербург 2017

### Аннотация

Настоящая редакция Рекомендаций по комплексной оценке фактического технического состояния судна (САР) (далее - Рекомендации) разработана на основе опыта выполнения САР, учитывает требования нефтяных компаний, являющихся непосредственными потребителями услуги САР Регистра. Регламентируются порядок, критерии выполнения и объемы САР.

### Область распространения

Рекомендации устанавливают порядок, критерии выполнения и объемы САР.

Рекомендации являются нормативным документом для подразделений ГУР 310, 340, 371 и подразделений РС 100, 200.

Рекомендации разрабатываются на русском и английском языках, оригинал документа поддерживается в электронном виде.

### Нормативные ссылки

При разработке Рекомендаций учтены требования следующих нормативных документов:

- НД № 2-060101-001 - Руководство по качеству;
- НД № 2-060203-018 - Процедура разработки внутренних нормативных документов РС;
- НД № 2-060203-028 - Процедура управления отчетными документами;
- НД № 2-020101-095 - Правила классификации и постройки морских судов;
- НД № 2-020101-012 - Правила классификационных освидетельствований судов в эксплуатации;
- НД № 2-030101-009 - Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями;
- НД № 2-170101-001 - Инструкция по охране труда для инспекторов/экспертов РС при выполнении работ по освидетельствованиям судов и объектов технического наблюдения Регистра.

### Термины. Определения. Сокращения

#### Сокращения

- САР (Condition Assessment Program) - комплексная оценка фактического технического состояния судна.
- ИКО - иное классификационное общество.
- ГУР - Главное управление Регистра.
- РС, Регистр - Российский морской регистр судоходства.
- управление 310 - управление классификации.
- управление 340 - управление судов в эксплуатации.
- Рекомендации - Рекомендации по комплексной оценке фактического технического состояния судна (САР).
- Сертификат САР - Сертификат о выполнении комплексной оценки фактического технического состояния судна (САР) (форма 3.1.12).
- ПКЭСЭ - Правила классификационных освидетельствований судов в эксплуатации.
- РТНСЭ - Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

## Основная часть

САР является дополнительной к классификации процедурой Регистра для оценки и анализа фактического технического состояния конструкций корпуса, механической установки, механизмов, устройств, систем и электрооборудования судна, представляя собой инструмент, позволяющий качественно оценить судно и его элементы вне зависимости от возраста в соответствии с установленной системой рейтинга.

САР может быть выполнена для следующих групп объектов:

- корпус судна (группа "HULL");
- механическая установка, механизмы, устройства, системы, включая грузовую, и электрооборудование судна (группа "MACHINERY, SYSTEMS").

Объекты, входящие в каждую из групп объектов, указаны в 4.5.6 и 4.5.7.

САР выполняется Регистром по Заявке судовладельца на возмездной основе для нефтеналивных судов, химовозов, газовозов и нефтенавалочных судов. САР может выполняться для судов в эксплуатации с классом Регистра, а также при приеме судов в класс РС и для судов с классом ИКО, за исключением ИКО - членов МАКО.

Результаты САР применяются страховыми компаниями, грузовыми терминалами, фрахтователями и судовладельцами.

Целью САР является определение фактического состояния объектов, перечисленных в 4.1.1, и присвоения рейтингового балла группам объектов судна с учетом выполнения применимых требований Правил классификации и постройки морских судов и ПКОСЭ.

При выполнении САР применяется единая шкала оценок, приведенная в 4.2.

Регистр в рамках САР не выполняет оценку характеристик судна, непосредственно влияющих на коммерческие результаты работы судна, таких как скорость, расход топлива главного двигателя и вспомогательных механизмов и т.п.

### Шкала оценок технического состояния

Фактическое техническое состояние судна или его отдельных частей и элементов оценивается Регистром по единой шкале оценок (системе рейтинга) присвоением баллов от САР1 до САР4.

САР1 является наивысшим баллом, соответствующим оценке фактического технического состояния судна (или его отдельных частей и элементов) «отлично».

САР2 соответствует оценке фактического технического состояния судна (или его частей и элементов) «хорошо».

САР3 соответствует оценке фактического технического состояния судна (или его частей и элементов) «удовлетворительно».

САР4 соответствует оценке фактического технического состояния судна (или его частей и элементов) «плохо».

Система рейтинга САР по группе "HULL" основана на допущении, что выбранные для оценки элементы являются достаточными для оценки корпуса судна в целом. Оценка рейтинга САР проводится по следующим показателям:

- общему состоянию конструкции (см. табл. 4.2.2-1), состоянию защитного покрытия (см. табл. 4.2.2-2), общему техническому состоянию якорного устройства (см. табл. 4.2.2-3), состоянию катодной защиты (см. табл. 4.2.2-4) с соответствующим рейтинговым баллом САР (см. табл. 4.2.2-5);
- техническому состоянию по результатам оценки характеристик общей прочности корпуса судна с соответствующим рейтинговым баллом САР (см. табл. 4.2.2-6);
- техническому состоянию по результатам оценки фактического износа корпусных конструкций с соответствующим рейтинговым баллом САР (см. табл. 4.2.2-7);
- техническому состоянию по результатам оценки остаточного срока службы конструкций с соответствующим рейтинговым баллом САР (см. табл. 4.2.2-8).

Общий рейтинговый балл САР по группе "HULL" назначается как среднее значение оценки по 4 критериям согласно табл. 4.2.2-5 - 4.2.2-8. Общий рейтинг не может быть выше рейтинга по табл. 4.2.2-5. В случае, если хотя бы по одному из критериев согласно табл. 4.2.2-5 - 4.2.2-8 назначен рейтинговый балл САР3 или САР4, общий рейтинг не может быть выше САР3 или САР4 соответственно.

Таблица 4.2.2-1

Таблица 6 Критерии оценки корпуса

Словесная характеристика	Критерии оценки общего состояния конструкций корпуса, надстроек, рубок, закрытий отверстий во внешнем контуре судна по результатам визуального осмотра
Хорошее (Good)	Конструкции, их сварные соединения не повреждены или имеют единичные дефекты. Допускается незначительное количество дефектов, таких как плавные бухтины, гофрировка обшивки, настилов, параметры которых находятся в пределах допусков, установленных правилами РС. Непроницаемость и конструктивная целостность осматриваемых объектов не нарушены.
Удовлетворительное (Satisfactory)	Конструкции, их сварные соединения имеют видимые дефекты, не оказывающие значительного влияния на несущую способность конструкции: остаточные деформации, язвенная коррозия, параметры которых находятся в пределах допусков, установленных правилами РС. Непроницаемость и конструктивная целостность осматриваемых объектов не нарушены.
Неудовлетворительное (Unsatisfactory)	Конструкции, их сварные соединения имеют дефекты, параметры которых незначительно превышают или равны предельным значениям допусков, установленных правилами РС. Непроницаемость и конструктивная целостность осматриваемых объектов не нарушены. Требуется ремонт.
Плохое (Poor)	Конструкции, их сварные соединения имеют дефекты, параметры которых значительно превышают предельные значения допусков, установленных правилами РС. Имеется нарушение непроницаемости и конструктивной целостности осматриваемых объектов. Требуется полный и срочный ремонт для восстановления работоспособности.

Таблица 4.2.2-2

Таблица 7 Критерии оценки защитного покрытия

Словесная характеристика	Критерии оценки состояния защитного покрытия
Хорошее (Good)	Состояние покрытия с коррозией пятнами на площади менее 3 % площади рассматриваемого района без видимого повреждения покрытия. Коррозия на кромках ребер жесткости или коррозия сварных швов составляет менее 20 % рассматриваемых участков.
Удовлетворительное (Fair)	Состояние с повреждением покрытия или с распространением коррозии на площади менее 20 % площади рассматриваемого района. Площадь распространения твердого слоя коррозии составляет менее 10 % площади рассматриваемого района. Коррозия кромок ребер жесткости или сварных швов составляет менее 50 % рассматриваемых участков.
Плохое (Poor)	Состояние с повреждением покрытия или с площадью распространения коррозии более 20 % или твердого слоя коррозии более 10 % площади рассматриваемого района или местное разрушение, сконцентрированное по кромкам ребер жесткости или сварным швам, более 50 % площади рассматриваемых участков.
Примечание. Руководство по оценке состояния защитного покрытия приведены в Приложении 52 «Руководство по освидетельствованию и оценке состояния покрытия судовых пространств» к РТНСЭ.	

Таблица 4.2.2-3

Таблица 8 Критерии оценки якорного устройства

Словесная характеристика	Критерии оценки общего технического состояния якорного устройства
Хорошее (Good)	Фактический износ элементов якорной цепи находится в допустимых пределах и составляет не более 50 % предельных значений.
Удовлетворительное (Satisfactory)	Фактический износ элементов якорной цепи находится в допустимых пределах и составляет более 50 % предельных значений.
Плохое (Poor)	Фактический износ элементов якорной цепи превышает допустимые предельные значения.

Словесная характеристика	Критерии оценки общего технического состояния якорного устройства
Примечание. Руководство по оценке общего технического состояния якорного устройства приведены в Приложении 50 «Руководство по техническому наблюдению за якорным оборудованием в эксплуатации (с учетом положений Рекомендации МАКО №79)» к РТНСЭ.	

Таблица 4.2.2-4

Таблица 9 Критерии оценки катодной защиты

Словесная характеристика	Критерии оценки состояния катодной защиты
Отличное (Superior)	Процент износа анодов находится в пределах от 0 до 25 %.
Хорошее (Good)	Процент износа анодов находится в пределах от 25 до 50 %.
Удовлетворительное (Satisfactory)	Процент износа анодов находится в пределах от 50 до 65 %.
Плохое (Poor)	Процент износа анодов находится в пределах от 75 до 100 %.

Таблица 4.2.2-5

Таблица 10 Критерии общей оценки покрытия

Балл САР	Критерии назначения рейтинга САР по результатам оценки общего технического состояния и состояния покрытия
САР1	Общее состояние конструкции оценивается как «хорошее». Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «хорошее».
САР2	Общее состояние конструкции оценивается как «удовлетворительное». Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «удовлетворительное» или «хорошее».
САР3	Общее состояние конструкции оценивается как «неудовлетворительное». Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «плохое» или «удовлетворительное».
САР4	Общее состояние конструкции оценивается как «плохое». Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «плохое».

Таблица 4.2.2-6

Таблица 11 Критерии оценки общей прочности

Балл САР	Критерии назначения рейтинга САР по результатам оценки характеристик общей прочности
САР1	Фактические значения характеристик общей прочности корпуса составляют не менее 98 % требуемых для нового судна.
САР2	Фактические значения характеристик общей прочности корпуса составляют не менее 95 % требуемых для нового судна.
САР3	Фактические значения характеристик общей прочности корпуса составляют не менее 90 % требуемых для нового судна.
САР4	Фактические значения характеристик общей прочности корпуса ниже требуемых для сохранения класса судна.

Таблица 4.2.2-7

Таблица 12 Критерии оценки износа корпуса

Балл САР	Критерии назначения рейтинга САР по результатам оценки фактического износа корпусных конструкций
САР1	Допускается незначительный износ (не более 35 % предельных значений) элементов корпуса.
САР2	Фактический износ элементов корпуса находится в допустимых пределах и составляет не более 75 % предельных значений.
САР3	Фактический износ элементов корпуса находится в допустимых пределах, но составляет более 75 % предельных значений.

САР4	Фактический износ отдельных элементов корпуса превышает допустимые предельные значения для сохранения класса судна.
------	---

Таблица 4.2.2-8

Таблица 13 Критерии оценки остаточного срока службы

Балл САР	Критерии назначения рейтинга САР по результатам оценки остаточного срока службы конструкций
САР1	Остаточный срок службы конструкций составляет не менее 25 лет.
САР2	Остаточный срок службы конструкций составляет не менее 15 лет.
САР3	Остаточный срок службы конструкций составляет не менее 7 лет.
САР4	Остаточный срок службы конструкций составляет менее 7 лет.

В качестве рейтинговой системы оценки по группе "MACHINERY, SYSTEMS" принята четырехбалльная рейтинговая шкала (см. табл. 4.2.3-1) по четырем показателям:

- оценке общего технического состояния по результатам визуального осмотра (см. табл. 4.2.3-2);
- оценке общего технического состояния по результатам функциональных испытаний и проверок в действии (см. табл. 4.2.3-3);
- оценке общего технического состояния по результатам оценки диагностических параметров (см. табл. 4.2.3-4);
- оценке технического обслуживания и наличия запасных частей (см. табл. 4.2.3-5).

Таблица 4.2.3-1

Таблица 14 Критерии оценки по машине и системам

Балл САР	Критерии назначения рейтинга САР по группе "MACHINERY, SYSTEMS"
САР1	Общее техническое состояние по результатам визуального осмотра характеризуется как «хорошее» или «удовлетворительное». Общее техническое состояние по результатам функциональных испытаний и проверок в действии характеризуется как «хорошее». Общее техническое состояние по результатам оценки диагностических параметров характеризуется как «хорошее». Техническое обслуживание и наличие запасных частей оцениваются как «хорошее».
САР2	Общее техническое состояние по результатам визуального осмотра характеризуется как «хорошее» или «удовлетворительное». Общее техническое состояние по результатам функциональных испытаний и проверок в действии характеризуется как «удовлетворительное». Общее техническое состояние по результатам оценки диагностических параметров характеризуется как «хорошее». Техническое обслуживание и наличие запасных частей оцениваются как «хорошее» или «удовлетворительное».
САР3	Общее техническое состояние по результатам визуального осмотра характеризуется как «неудовлетворительное». Общее техническое состояние по результатам функциональных испытаний и проверок в действии характеризуется как «неудовлетворительное». Общее техническое состояние по результатам оценки диагностических параметров характеризуется как «хорошее». Техническое обслуживание и наличие запасных частей оцениваются как «удовлетворительное».
САР4	Общее техническое состояние по результатам визуального осмотра характеризуется как «плохое». Общее техническое состояние по результатам функциональных испытаний и проверок в действии характеризуется как «плохое». Общее техническое состояние по результатам оценки диагностических параметров характеризуется как «плохое». Техническое обслуживание и наличие запасных частей оцениваются как «плохое».

Таблица 4.2.3-2

Таблица 15 Критерии оценки по результатам визуального осмотра

Словесная характеристика	Критерии оценки общего технического состояния по результатам визуального осмотра
Хорошее (Good)	Визуально повреждения отсутствуют. Состояние покрытия «хорошее». Следы протечек отсутствуют.
Удовлетворительное (Satisfactory)	Имеются незначительные повреждения, не влияющие на безопасность эксплуатации. Следы протечек отсутствуют.
Неудовлетворительное (Unsatisfactory)	Имеются повреждения, находящиеся в допустимых пределах для сохранения класса судна и не влияющие на безопасность эксплуатации, но требующие проведения технического обслуживания и ремонта. Следы протечек отсутствуют.
Плохое (Poor)	Имеются повреждения, которые могут повлиять на безопасность эксплуатации. Имеются следы протечек.
N/A (Not applicable)	Тип рассматриваемой системы или ее элемента в силу конструктивных особенностей и функциональности не позволяет назначить соответствующую словесную характеристику.

Таблица 4.2.3-3

Таблица 16 Критерии оценки по результатам испытаний

Словесная характеристика	Критерии оценки общего технического состояния по результатам функциональных испытаний и проверок в действии
Хорошее (Good)	Объекты и системы освидетельствованы, функционально испытаны и проверены в действии. Рабочие характеристики соответствуют требованиям производителя и требованиям для сохранения класса судна. Устройства контроля и безопасности оборудования полностью исправны.
Удовлетворительное (Satisfactory)	Объекты и системы освидетельствованы, функционально испытаны и проверены в действии. Имеются незначительные неисправности и отклонения от требуемых рабочих характеристик, не влияющие на безопасность эксплуатации оборудования и не требующие незамедлительного выполнения технического обслуживания и ремонта. Устройства контроля и безопасности оборудования полностью исправны.
Неудовлетворительное (Unsatisfactory)	Объекты и системы освидетельствованы, функционально испытаны и проверены в действии. Рабочие характеристики незначительно выходят или находятся в пределах допусков, установленных правилами РС. Обнаружены неисправности, не влияющие на безопасность эксплуатации оборудования, но требующие выполнения технического обслуживания и ремонта. Устройства контроля и безопасности оборудования полностью исправны.
Плохое (Poor)	Обнаружены неисправности, которые могут повлиять на безопасность эксплуатации оборудования. Рабочие характеристики значительно ниже требуемых для сохранения класса. Имеются неисправности в устройствах контроля и безопасности оборудования. Требуется незамедлительные действия для восстановления работоспособности.
N/A (Not applicable)	Тип рассматриваемой системы или ее элемента в силу конструктивных особенностей и функциональности не позволяет назначить соответствующую словесную характеристику.

Таблица 4.2.3-4

Таблица 17 Критерии оценки по результатам диагностических параметров

Словесная характеристика	Критерии оценки общего технического состояния по результатам оценки диагностических параметров (вибрация, анализ масла, зазоры в подшипниках и т.п.)
Хорошее (Good)	Диагностические параметры оборудования находятся в допустимых пределах. Результаты проб масла находятся в допустимых пределах. Повышенной вибрации оборудования не обнаружено.
Плохое (Poor)	Диагностические параметры не соответствуют допустимым пределам. Результаты проб масла выходят за допустимые пределы. Обнаружена повышенная вибрация оборудования.
N/A (Not applicable)	Тип рассматриваемой системы или ее элемента в силу конструктивных

<b>Словесная характеристика</b>	<b>Критерии оценки общего технического состояния по результатам оценки диагностических параметров (вибрация, анализ масла, зазоры в подшипниках и т.п.)</b>
	особенностей и функциональности не позволяет назначить соответствующую словесную характеристику.

Таблица 4.2.3-5

Таблица 18 Критерии оценки запасных частей

Словесная характеристика	Критерии оценки технического обслуживания и наличия запасных частей
Хорошее (Good)	Имеется подтверждение проведения регулярного технического обслуживания оборудования, наличия план-графиков, применения средств диагностирования. Количество и номенклатура запасных частей соответствуют рекомендациям производителя и нормативных документов Регистра. Имеется информация о месте хранения запасных частей, учете наличия, расходования и системе заказа запасных частей.
Удовлетворительное (Satisfactory)	Имеется подтверждение проведения минимального объема технического обслуживания в соответствии с рекомендациями производителя и нормативных документов Регистра. Имеются отклонения от рекомендуемого количества и номенклатуры запасных частей. Имеется информация о месте хранения запасных частей, учете наличия, расходования и системе заказа запасных частей. Допускаются незначительные замечания, не влияющие на безопасность эксплуатации оборудования.
Плохое (Poor)	Имеются значительные нарушения в техническом обслуживании оборудования, которые могут повлиять на безопасность эксплуатации оборудования. Отсутствует информация о месте хранения запасных частей, учете наличия, расходования и системе заказа запасных частей.
N/A (Not applicable)	Тип рассматриваемой системы или ее элемента в силу конструктивных особенностей и функциональности не позволяет назначить соответствующую словесную характеристику.

В случае выявления элементов, имеющих состояние ниже минимальных требований, установленных правилами РС для судов с классом Регистра, Регистр оставляет за собой право выставить требования по устранению выявленных дефектов (см. Приложение 17 к РТНСЭ). Для судов, проходящих САР и имеющих класс ИКО, судовладелец должен быть письменно уведомлен Регистром о выявленных элементах, имеющих состояние ниже минимальных классификационных требований и необходимости информирования об этом соответствующего классификационного общества.

### Выполнение работ по САР

Процедура САР Регистра включает следующие основные этапы:

- анализ Заявки судовладельца;
- анализ документов;
- подготовка и проведение освидетельствования;
- выполнение расчетов прочности корпуса на соответствие критериям САР (для назначения рейтингового балла для группы "HULL");
- оформление и выдача Отчета о выполнении САР;
- оформление и выдача Сертификата САР (форма 3.1.12) (для САР1 и САР2) или Письма-заключения (для баллов САР3 и САР4).

### Анализ документов

Список предоставляемой судовладельцем информации указан в приложении А.

В соответствии с Заявкой судовладельца в процессе подготовки к проведению САР Регистр выполняет анализ следующих документов, имеющихся в Формуляре судна и/или полученных от судовладельца:

- классификационного свидетельства и иных свидетельств, если имеются;
- текущего статуса освидетельствований судна;
- актов, чек-листов РС (или, если применимо, ИКО), как минимум, последнего очередного и следующих за ним освидетельствований судна (для уточнения статуса и наличия любых повторяющихся неисправностей, а также истории ремонтов и освидетельствований);
- отчетов о состоянии корпуса, отчетов о замерах толщин, отчетов о ремонтах, информации об истории повреждений корпуса судна, перевозимых грузах, районах эксплуатации судна и иных документов, касающихся фактического технического состояния корпуса судна за период эксплуатации, предшествующий проведению процедуры САР;

- документации планово-предупредительной системы ТО (СППТ/PMS) механизмов и грузовой системы, если введена (план-графиков технического обслуживания; документов, подтверждающих выполнение работ в соответствии с СППТ/PMS и план-графиками); документов, отражающих техническое состояние до и после проведения технического обслуживания; документов, в которых отражены имевшие место аварии, отказы и аварийные случаи, замены и выполненные ремонты объектов контроля САР;
- журналов учета технического состояния и/или технологических карт контроля технического состояния механизмов, или специально разработанных форм учета результатов контроля технического состояния при выполнении работ по техническому обслуживанию. В предъявляемых документах должны быть отражены результаты осмотров и обмеров, выполненных при проведении технического обслуживания, там же должны быть приведены предельные значения параметров технического состояния (размеров, зазоров, состояния поверхностей и т.д.), установленные изготовителем или другой признанной организацией. Должны быть уточнены причины отказов, аварийных случаев, замен и ремонтов.

По запросу Регистра судовладелец и/или подразделение Регистра по наблюдению за судном в эксплуатации должны предоставить дополнительную информацию, документы по судну, необходимые для выполнения оценки по САР.

При выполнении анализа особое внимание следует уделить дефектам корпуса, возникшим в первые 10 лет эксплуатации судна, повторяющимся дефектам, информации об аварийных происшествиях. Необходимо убедиться в том, что причины возникновения дефектов определены и устранены.

На основе анализа рассмотренной документации Регистр принимает решение о принципиальной возможности выполнения процедуры САР для судна. Регистр делает предварительные выводы о выполненных освидетельствованиях, наличии требований, состоянии судна, условиях функционирования механизмов на судне и т.п., определяет объекты повышенного внимания, уточняет объемы осмотров, измерений, испытаний и проверок.

Если в процессе анализа документов возникают сомнения относительно вероятности выдачи Сертификата САР (форма 3.1.12), Регистр может предложить провести предварительную оценку, включающую проверку прочности, основанную на существующих актах дефектации, ремонтных ведомостях и протоколах освидетельствования. После анализа полученных от Регистра результатов предварительной оценки, судовладелец принимает решение о целесообразности осуществления САР и сообщает об этом Регистру.

#### **Объем освидетельствования в рамках САР**

Объем освидетельствования в рамках САР определяется в каждом конкретном случае в зависимости от групп объектов (см. 4.1.1), подлежащих оценке и указанных судовладельцем в Заявке, а также требований ПКЭСЭ применительно к возрасту и типу судна, а также виду освидетельствования, и должен включать, как минимум: .1 для заявки по оценке объектов группы "HULL":

- ежегодное освидетельствование корпуса, освидетельствование якорного и рулевого устройств, пера руля, гребных винтов и средств активного управления судном в объеме ежегодного для судов возрастом до 5 лет. Для судов, принятых в класс РС как суда без класса или из класса общества - не члена МАКО, требуется выполнение выборочных замеров толщин элементов корпуса, надстроек, рубок, закрытий отверстий во внешнем контуре судна на усмотрение инспектора РС;
- для судов возрастом от 5 лет включительно и более - очередное освидетельствование корпуса, освидетельствование якорного и рулевого устройств, пера руля, гребных винтов и средств активного управления судном в объеме ежегодного.

При совмещении освидетельствований в рамках САР с классификационным очередным или промежуточным освидетельствованием объем освидетельствования по САР должен соответствовать очередному или промежуточному освидетельствованию по корпусу соответственно;

.2 для заявки по оценке объектов группы "MACHINERY, SYSTEMS":

- ежегодное освидетельствование механизмов, систем, включая грузовую, устройств и электрооборудования судна. При совмещении освидетельствований в рамках САР с очередным или промежуточным освидетельствованием объем освидетельствования по САР должен соответствовать объему очередного или промежуточного освидетельствования соответственно.

При назначении объема освидетельствования в рамках САР для группы HULL могут быть частично учтены:

- результаты предыдущего классификационного очередного/промежуточного освидетельствования, выполненного РС или ИКО - членом МАКО не ранее чем за 12 мес. до обращения судовладельца;
- результаты замеров толщин, выполненных под техническим наблюдением РС или ИКО - члена

МАКО не ранее чем за 12 мес. до обращения судовладельца. При этом, если в зачет принимаются результаты замеров, выполненных под техническим наблюдением ИКО - члена МАКО, должны быть выполнены контрольные замеры толщин под наблюдением инспектора РС.

Возможность совмещения освидетельствования в рамках САР с периодическими освидетельствованиями по классу определяется Регистром в каждом конкретном случае на основании Заявки судовладельца и анализа документов.

При совмещении освидетельствования в рамках САР с периодическим классификационным освидетельствованием отчетные документы по САР оформляются отдельно. Выявленные недостатки при освидетельствовании в рамках САР должны быть зарегистрированы в отчетных документах Регистра соответствующим образом.

Результаты выполнения САР, включаемые в Отчет о выполнении САР, могут быть получены при проведении нескольких освидетельствований судна за период не более 6 мес.

Результаты освидетельствования в рамках САР для группы "HULL" оформляются инспектором Регистра, выполняющим освидетельствование судна, в виде «Чек-листа освидетельствования судна в рамках САР HULL». Соответствующий чек-лист должен быть подготовлен наблюдающим(и) инспектором(ами) РС по результатам освидетельствования для каждого объекта/пространства, включая, как минимум:

- наружную обшивку днища по всей длине судна;
- наружную обшивку левого и правого бортов по всей длине судна;
- настилы палуб, платформ;
- протекторную защиту наружной обшивки, если установлена; подруливающее устройство, если установлено; якорное устройство; рулевое устройство и перо руля;
- гребной винт или средства активного управления судном (что применимо). стенки надстройки, рубки;
- каждый имеющийся на судне грузовой трюм/танк; каждый имеющийся на судне балластный танк;
- каждый сухой отсек;
- закрытия отверстий наружного контура.

К отчетным материалам должны быть приложены фотографии каждого освидетельствованного пространства/объекта, подтверждающие техническое состояние объекта в момент освидетельствования. Фотографии, выполненные инспектором Регистра, должны быть четко идентифицированы (см. 3.1.2.5 части I «Общие положения» РТНСЭ). Таким образом, информация в форме должна корреспондироваться с информацией об объекте на представленной фотографии. В общем случае для каждого освидетельствованного объекта/пространства должны быть сделаны 4 - 8 фотографий.

Где применимо, к заполненным формам документов должны прилагаться протоколы и результаты проведенных в процессе освидетельствования испытаний и замеров.

Результаты освидетельствования в рамках САР для группы "MACHINERY, SYSTEMS" оформляются инспектором Регистра, выполняющим освидетельствование судна, в виде «Чек-листа освидетельствования судна в рамках САР MACHINERY, SYSTEMS». Соответствующий чек-лист должен быть подготовлен наблюдающим(и) инспектором(ами) РС по результатам освидетельствования для каждого объекта/составляющей системы, включая, как минимум, следующие:

- каждый главный двигатель (с обслуживающими вспомогательными механизмами, устройствами и системами, а также машинное отделение в целом);
- каждый вспомогательный двигатель (с обслуживающими вспомогательными механизмами и устройствами);
- каждый основной и аварийный источники электрической энергии (с обслуживающими вспомогательными механизмами и распределительными устройствами);
- все составляющие системы жидкого груза нефтеналивных судов (включая соответствующие насосы, трубопроводы, арматуру, контрольно-измерительные приборы, обслуживающие механизмы и устройства, системы безопасности, а также соответствующие помещения на судне в целом);
- все составляющие балластной системы (включая соответствующие насосы, трубопроводы, арматуру, контрольно-измерительные приборы, обслуживающие механизмы и устройства);
- якорное, рулевое, подруливающие и швартовные устройства (с обслуживающими вспомогательными механизмами и устройствами);

- гребной, промежуточный, упорный валы (что применимо).

К отчетным материалам должны быть приложены фотографии каждого освидетельствованного пространства/объекта, подтверждающие техническое состояние объекта в момент освидетельствования. Фотографии, выполненные инспектором Регистра, должны быть четко идентифицированы (см. 3.1.2.5 части I «Общие положения» РТНСЭ). Таким образом, информация в форме должна корреспондироваться с информацией об объекте на представленной фотографии. В общем случае для каждого освидетельствованного объекта/пространства должны быть сделаны 4 - 8 фотографий.

Где применимо, к заполненным формам документов должны прилагаться протоколы и результаты проведенных в процессе освидетельствования испытаний и замеров.

### **Расчеты прочности корпуса на соответствие критериям CAP**

Для назначения корпусу судна рейтингового балла для группы "HULL" в дополнение к оценке, полученной в результате освидетельствования корпуса судна в рамках CAP, должны быть выполнены проверочные расчеты прочности корпуса на соответствие критериям CAP.

Расчеты прочности выполняются с целью назначения рейтинга CAP для корпуса судна и должны включать следующее:

- анализ фактического состояния корпуса судна с описанием фактических износов и иных дефектов, обнаруженных как во время освидетельствования, так и в соответствии с результатами изучения данных предыдущих ремонтов корпуса, актов классификационного общества и пр.;
- проверку общей продольной прочности корпуса судна как минимум в трех поперечных сечениях в средней части судна (в районе грузовых трюмов/танков, один из которых должен быть на миделе, остальные - в нос и корму от миделя), включая сравнение фактического момента сопротивления корпуса с износом с допуском значением, установленным правилами РС в соответствии с требованиями Регистра по баллам CAP1, CAP2 и CAP3 (см. 4.2.2). Редуцирование продольных конструктивных элементов, теряющих устойчивость под действием сил общего изгиба, при расчете общей прочности не допускается;
- проверку геометрических характеристик корпуса судна, включая сравнение фактической толщины листов и стенок балок и моментов сопротивления элементов корпуса с износом с требованиями Регистра по оценкам CAP1, CAP2, и CAP3 (см. 4.2.2);
- проверку усталостной прочности корпусных конструкций, включая определение остаточного срока службы судна и сравнение с требованиями Регистра по баллам CAP1, CAP2 и CAP3 (см. 4.2.2 и 4.6.3);
- проверку геометрических характеристик корпуса судна с износом на предмет отсутствия элементов с баллом CAP4 (в случае обнаружения таких элементов общий рейтинг CAP по корпусу равен CAP4);
- графическое представление кривых износов корпусных конструкций с оценкой рейтинга CAP по каждой группе связей. Рейтинг CAP определяется с 10 %-ной обеспеченностью (90 %-ный кумулятивный уровень) для всех выполненных замеров по каждой группе связей (должны быть рассмотрены, как минимум, следующие группы связей: листы и балки набора наружной обшивки борта; листы и балки набора настила расчетной палубы; листы и балки набора днищевой обшивки со скулой; листы и балки набора настила второго дна; листы и балки набора второго борта/продольных переборок; продольные комингсы).

Проверка усталостной прочности корпуса судна, включая определение остаточного срока службы, является обязательной для судов дедвейтом 20 000 т и более и возрастом 20 лет и более.

Расчет усталостной прочности и определение остаточного срока службы судна выполняются для следующих конструкций:

- узлов пересечения продольных балок набора верхней палубы и днища с поперечной переборкой как минимум в трех поперечных сечениях по длине корпуса судна в районе грузовых трюмов;
- узлов пересечения продольных балок набора верхней палубы и днища с рамными бимсами и флорами как минимум в трех поперечных сечениях по длине корпуса судна в районе грузовых трюмов;
- узлов соединения нижнего наклонного листа второго борта и настила второго дна, как минимум в трех поперечных сечениях по длине корпуса судна, расположенных по середине длины грузового трюма;
- для всех отремонтированных конструкций, в случае если причиной ремонта были трещины или иные повреждения усталостного характера, вне зависимости от района расположения конструкции.

Для судов дедвейтом менее 20 000 т и/или возрастом менее 20 лет Регистр может потребовать проведения

расчетов усталостной долговечности по результатам освидетельствования корпуса судна и анализа имеющейся документации по выполненным ремонтам корпуса судна (при наличии усталостных трещин, при выполнении ремонтов усталостных трещин, возникших регулярно за время эксплуатации судна).

Методика расчета усталостной прочности должна быть согласована с Регистром и удовлетворять следующим минимальным требованиям:

- должно применяться правило линейного суммирования повреждений; общие требования к методике расчета изложены в рекомендации МАКО № 56, допускается применение основных положений методики, изложенной в Сборнике нормативно-методических материалов, книга одиннадцатая;
- расчетные напряжения определяются по балочной теории или методом конечных элементов с применением одной из методик определения нагрузок, действующих на корпус судна (упрощенная методика расчета в соответствии с правилами РС или прямой расчет с применением спектрального метода);
- расчет выполняется по фактическому техническому состоянию корпусных конструкций.

#### **Отчет о выполнении CAP**

Отчет о выполнении CAP для группы "HULL" должен содержать, как минимум, следующие основные разделы:

- общая информация по судну, включая статус классификационных и конвенционных освидетельствований судна;
- описание применяемой системы назначения рейтингов и словесных характеристик;
- чек-лист освидетельствования судна в рамках CAP "HULL", фотоматериалы, подтверждающие техническое состояние;
- расчет прочности корпуса на соответствие критериям CAP для группы "HULL" к общей и местной прочности, а также усталостной долговечности;
- информация о проведенных ремонтах конструкций корпуса, оформленная в соответствии с приложением Б;
- определение рейтинга CAP для корпуса (группа "HULL");
- заключение.

Отчет о выполнении CAP для группы "MACHINERY, SYSTEMS" должен содержать, как минимум, следующие основные разделы:

- общую информацию по судну, включая статус классификационных и конвенционных освидетельствований судна;
- чек-лист освидетельствования судна в рамках CAP для группы "MACHINERY, SYSTEMS", фотоматериалы, подтверждающие техническое состояние;
- информация о проведенных ремонтах механизмов и систем, оформленная в соответствии с приложением Б;
- определение рейтинга CAP для механизмов и грузовых систем судна;
- определение суммарного рейтинга CAP (группа "MACHINERY, SYSTEMS");
- заключение.

При выполнении CAP по двум группам "HULL" и "MACHINERY, SYSTEMS" допускается подготовка единого отчета, содержащего информацию, предусмотренную 4.7.1 и 4.7.2.

При выполнении CAP по двум группам "HULL" и "MACHINERY, SYSTEMS" в Сертификате CAP (форма 3.1.12) должна указываться рейтинговая оценка по каждой конкретной группе (например, CAP1 - HULL и CAP2 MACHINERY, SYSTEMS).

Сертификат CAP (форма 3.1.12) не выдается в случае назначения судну рейтинговых баллов CAP3 и CAP4. В адрес судовладельца и в подразделение РС по наблюдению за судами в эксплуатации направляется Письмо-заключение с Отчетом о выполнении CAP, содержащим обоснование рейтингового балла CAP.

Организация работы по выполнению CAP

При организации работ Регистра по выполнению CAP необходимо следовать указаниям табл. 4.8.1

Таблица 4.8.1

Мероприятие	Ответственный	Сроки
Анализ Заявки судовладельца	управление 310	Не позднее 2 рабочих дней после получения Заявки.
Анализ документов. Принятие решения о принципиальной возможности выполнения САР и направление информации в управление 340 для организации освидетельствования судна	управление 310	Не позднее 10 рабочих дней после получения полного комплекта документов (приложение А).
Организация освидетельствования судна. Направление поручения подразделению РС с учетом места и даты освидетельствования, согласованных с судовладельцем.	управление 340	Не позднее 5 рабочих дней после принятия решения управлением 310 о принципиальной возможности выполнения САР.
Освидетельствование судна.	подразделение Регистра (по поручению управления 340)	Определяются промежуточными результатами освидетельствования.
Подготовка чек-листов освидетельствования. Направление отчетных материалов по освидетельствованию (чек-листов, фотоматериалов, результатов испытаний) в управление 340.	подразделение Регистра (по поручению управления 340)	Не позднее 5 рабочих дней после окончания освидетельствования.
Контрольная проверка отчетных материалов по освидетельствованию. Направление отчетных материалов по освидетельствованию в управление 310.	управление 340	Не позднее 5 рабочих дней после окончания освидетельствования.
Рассмотрение расчета прочности корпуса судна на соответствие критериям САР.	управление 310	Не позднее 15 рабочих дней после получения расчета.
Присвоение суммарного рейтинга САР. Подготовка окончательного Отчета по САР. Выдача Сертификата САР (форма 3.1.12). Отправка документов судовладельцу и в Формуляр судна.	управление 310	Не позднее 10 рабочих дней после получения отчета об освидетельствовании и согласования расчетов прочности.

Расчеты прочности корпуса на соответствие критериям САР могут быть выполнены управлением 310 или признанной организацией по согласованию с судовладельцем. Сроки выполнения расчетов согласовываются с судовладельцем.

При освидетельствовании судна в рамках САР инспектору РС необходимо руководствоваться требованиями ПКЭСЭ, РТНСЭ и других нормативных документов РС, применяемыми при освидетельствовании судов в эксплуатации. В части проведения безопасного освидетельствования в рамках САР необходимо так же руководствоваться НД № 2-170101-001 - Инструкция по охране труда для инспекторов/экспертов РС при выполнении работ по освидетельствованиям судов и объектов технического наблюдения Регистра.

Для освидетельствования по САР должны назначаться наиболее опытные инспекторы Регистра, имеющие открытые сферы деятельности, как минимум, для очередных освидетельствований по корпусной специализации и ежегодных - по механической и электрической специализациям. Обеспечение проведения безопасного освидетельствования судна Регистром является ответственностью судовладельца. Для обеспечения безопасного освидетельствования судна в рамках САР судовладельцем должны выполняться применимые требования ПКЭСЭ (как минимум, разд. 4 части I «Общие положения», разд. 1 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса»)

#### Приложение А. Перечень информации, предоставляемой судовладельцем

1. Группа объектов для оценки фактического технического состояния судна (HULL/MACHINERY,

SYSTEMS).

2. Название, регистрационный номер, номер ИМО, порт приписки, флаг, тип, дата постройки, валовая вместимость, символ класса судна. Длина наибольшая, ширина, высота борта, осадка по летней грузовой ватерлинии, тип двигателя.
3. Тип главных механизмов, суммарная мощность.
4. Тип и материал гребного вала, облицовка гребного вала, система смазки дейдвудных подшипников, тип соединения вала с гребным винтом.
5. Сведения о введении судна в систему контроля состояния гребного вала/валопровода (КСГ/КСВ), дата ввода судна в систему КСГ/КСВ (если имеется).
6. Информация о планируемой дате и месте предъявления судна (если имеется), реквизиты агента в порту предъявления судна.
7. Чертеж общего расположения судна.
8. В зависимости от выбранной группы объектов САР: чертежи по корпусной, механической, электрической частям судна, схемы судовых систем.
9. Перечень механизмов, устройств, систем, включая грузовую, судна.
10. Копия классификационного свидетельства и иных свидетельств (если имеются).
11. Если применимо: акты, чек-листы, отчеты о состоянии корпуса ИКО - члена МАКО, как минимум, последнего очередного и последующих освидетельствований судна.
12. Отчеты о замерах толщин, отчеты о ремонтах, оформленные в соответствии с приложением Б, и иные документы, касающиеся фактического технического состояния корпуса судна за период эксплуатации, предшествующий выполнению САР.
13. Информация об истории повреждений корпуса судна за весь период эксплуатации судна.
14. Информация о перевозимых грузах, районах эксплуатации за последние 3 года эксплуатации судна.
15. Документация по схеме планово-предупредительного технического обслуживания (СППТ/PMS) механизмов и грузовой системы судна, если введена (план-графики технического обслуживания; документы, подтверждающие выполнение работ в соответствии с СППТ/PMS и план-графиками); документы, отражающие техническое состояние до и после проведения технического обслуживания; документы, в которых отражены имевшие место аварии, отказы и аварийные случаи, замены и выполненные ремонты объектов САР.
16. Журналы учета технического состояния и/или технологические карты контроля технического состояния механизмов, или специально разработанные формы учета результатов контроля технического состояния при выполнении работ по техническому обслуживанию. В предъявляемых документах должны быть отражены результаты осмотров и обмеров, выполненных при проведении технического обслуживания, там же должны быть приведены предельные значения параметров технического состояния (размеров, зазоров, состояния поверхностей и т.д.), установленные изготовителем или другой признанной организацией. Должны быть уточнены причины отказов, аварийных случаев, замен и ремонтов.
17. Информация об установке катодной защиты, указания по возобновлению установленных анодов на внешнем корпусе судна на плаву.
18. Спецификация катодной защиты и схема ее установки.
19. Копия документа, подтверждающего ввод судна в систему КСГ/КСВ.
20. Копия документа, подтверждающего ввод судна в СППТ/PMS.



## Морские и речные суда

Лизинг дает возможность судоходным компаниям приобретать новые речные и морские суда без отвлечения значительных средств из оборота, а судостроительным компаниям получать новые заказы.

Приобретение судна – это значительная инвестиция, поэтому очень важно, чтобы рядом был надежный партнер, такой, как компания Газпромбанк Лизинг.

### СПИСОК ДОКУМЕНТОВ ЗАЯВКА НА ЛИЗИНГ

- Заявка на предоставление имущества в лизинг.
- Учредительные документы Лизингополучателя, Свидетельство о государственной регистрации, Свидетельства о регистрации действующей редакции учредительных документов и всех изменений в действующие учредительные документы<sup>1</sup>.
- Свидетельство о постановке на учет в налоговом органе<sup>1</sup>.
- Протокол заседания (решение) уполномоченного органа о назначении Генерального директора (руководителя), которому предоставлено право действовать от имени организации без доверенности, копии приказа о вступлении его в должность и приказа о назначении главного бухгалтера<sup>3</sup>.
- Протокол общего собрания акционеров (участников) об определении численного состава и избрании членов Совета директоров, Правления (для обществ, в которых законом или Уставом предусмотрено образование таких органов управления)<sup>3</sup>.
- Копия банковской карточки, заверенная банком Лизингополучателя.
- Краткое информационное письмо о деятельности Лизингополучателя.
- Справка с указанием полных реквизитов всех банковских счетов Лизингополучателя<sup>2</sup>.
- Ксерокопия паспорта руководителя и главного бухгалтера Лизингополучателя<sup>2</sup>.
- Финансовая отчетность за последние два года и кварталы текущего года (формы № 1, 2, 4, 5 со всеми приложениями)<sup>2</sup>.
- Расшифровка дебиторской и кредиторской задолженности на последнюю отчетную дату<sup>2</sup>.
- Справка о движении денежных средств по основным банковским счетам Заявителя за последние 6 месяцев<sup>3</sup>.
- Копии лицензий на осуществляемые виды деятельности (если требуются по законодательству Российской Федерации)<sup>2</sup>.
- Справка с указанием кредитных договоров и договоров залога за последний год<sup>2</sup>.
- Справка об отсутствии в отношении Лизингополучателя инициированных исков или текущих арбитражных (судебных) процессов на сумму, превышающую 10% его активов на последнюю отчетную дату<sup>2</sup>.
- Справка налогового органа, составленная не ранее чем за 30 календарных дней до даты обращения к Лизингодателю, об отсутствии просроченной задолженности перед бюджетами всех уровней и внебюджетными фондами.
- Заключение аудиторской компании и/или заключение по результатам налоговой проверки на последнюю отчетную дату (если проводилось)<sup>2</sup>.
- Перечень аффилированных лиц.
- Актуальная выписка из реестра акционеров (для акционерных обществ).
- Комфортное письмо (письмо, содержащее заверения о том, что иных документов, содержащих информацию о Лизингополучателе, его органах управления, иных сведений, способных повлиять на выводы о его правоспособности, помимо представленных, не имеется, сведения, содержащиеся в представленных документах, являются полными и подлинными; объем полномочий единоличного исполнительного органа определяется положениями устава Общества и законодательством Российской Федерации и никакими иными документами, в том числе внутренними, не ограничен).
- Письмо Лизингополучателя об осуществлении/ не осуществлении видов деятельности, относящиеся к сфере деятельности естественных монополий, а так же регулируемые виды деятельности в сфере энергоснабжения, газоснабжения, теплоснабжения, водоотведения и очистки сточных вод, утилизации (захоронения) твердых бытовых отходов.
- Копии, заверенные нотариусом.
- Копии, заверенные руководителем компании-клиента.
- Заверяется организацией, оформившей данные документы, либо нотариусом.

Формируется комплект документов в порядке, определенном данным списком, с приложением к комплекту описи с отметками о наличии документов. Предоставляемые документы (за исключением нотариально заверенных) должны быть заверены печатью и подписями уполномоченных лиц.

- Устав.
- Свидетельство о государственной регистрации.
- Свидетельства о регистрации всех изменений в учредительные документы с соответствующими

- протоколами.
- Свидетельство о постановке на учет в налоговом органе.
  - Протокол Заседания (решение) уполномоченного органа о назначении Генерального директора (руководителя), которому предоставлено право действовать от имени организации без доверенности.
  - Приказ о вступлении в должность Генерального директора.
  - Протокол общего собрания акционеров (участников) об определении численного состава и об избрании членов Совета директоров, Правления (для обществ, в которых законом или Уставом предусмотрено образование таких органов управления).
  - Перечень аффилированных лиц по состоянию на отчетную (текущую) дату.
  - Список участников общества по состоянию на текущую дату.
  - Финансовая отчетность за последний квартал текущего года (формы № 1, 2).
  - Выписка из реестра акционеров (для ЗАО) по состоянию на текущую дату.
  - Одобрение сделки в случае если это необходимо в соответствии с требованиями закона или положениями Устава.
  - Комфортное письмо (письмо, содержащее заверения о том, что иных документов, содержащих информацию о Продавце, его органах управления, иных сведений, способных повлиять на выводы о его правоспособности, помимо представленных, не имеется, сведения, содержащиеся в представленных документах, являются полными и подлинными; объем полномочий единоличного исполнительного органа определяется положениями устава Общества и законодательством Российской Федерации и никакими иными документами, в том числе внутренними, не ограничен).
  - Выписка из единого государственного реестра юридических лиц, датированная не позднее, чем 1 месяц до даты предоставления.
  - Дилерский договор/свидетельство/сертификат/референц-лист выполненных проектов на территории Российской Федерации.
  - Сертификаты соответствия на предмет лизинга (в соответствии с требованиями законодательства РФ).
  - Подтверждение гарантийных обязательств производителя по предмету лизинга (договор купли-продажи, заключенный между лизингополучателем и производителем / дистрибьютором / первоначальным продавцом).

По возвратному лизингу:

ОС-1.

- *Отчет независимого оценщика о стоимости предмета лизинга (дата - не ранее, чем за полгода до сделки).*
- Договоры купли-продажи, заключенные между лизингополучателем и производителем / дистрибьютором / первоначальным продавцом (с целью проверки на соответствие спецификаций, гарантийных условий).
- Информация о технических ремонтах (сервисная книжка / паспорт), проведенных модернизациях (договоры подряда, купли-продажи, Акты ОС-1,3).
- *Оценка рыночной стоимости предмета лизинга по договорам возвратного лизинга осуществляется методом сравнения со стоимостью идентичного объекта вторичного рынка с учетом корректировок (коэффициентов) на дату предложения, на техническое состояние, срок эксплуатации.*

Лизинг – один из наиболее доступных на сегодняшний день инструментов, имеющий целый ряд преимуществ. В частности, он не требует дополнительного обеспечения со стороны заемщика, а интересы кредитора максимально защищены через право собственности лизинговой компании на предмет лизинга. Именно поэтому лизинг сегодня зачастую активнее, чем кредит, используется в нашей стране в обновлении основных фондов судоводных компаний.

## Проформа чек-листов

1 = **Technical condition and maintenance good** / хорошее техническое состояние и обслуживание

2 = **Technical condition and maintenance is satisfactory** / удовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)

3 = **Technical condition and maintenance is poor** / неудовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)

Таблица 21 Чек-лист под утилизацию 1

Код	НАИМЕНОВАНИЕ	Масса, тн	Оценка технического состояния			Примечание
			1	2	3	
1	<b>КОРПУС</b>	589,40				
	<b>0101 Корпус металлический</b>	459,00				
	010101 Наружная обшивка, 2-ое дно	192,78				
	010102 Палубы, платформы мет. корп	91,80				
	010103 Главные переборки мет. корп	73,44				
	010104 Надстройка, рубки, мачты	87,21				
	0101.. Прочие конструкции корпуса	13,77				
	<b>0102 Фундаменты</b>	3,30				
	<b>0103 Дельные вещи</b>	19,80				
	010313 Грузовые люки	1,60				
	<b>0105 Покрyтия, окраска</b>	19,10				
	010502 Окраска (лаки, краски)	16,10				
	<b>0106 Изоляция, зашивки</b>	81,10				
	010601 Изоляция тепловая, звуковая	40,00				
	<b>0108 Оборудование помещений</b>	7,10				
	01.... Прочее оборудование корп.	0,60				
2	<b>УСТРОЙСТВА СУДОВЫЕ</b>	64,10				
	0201 Устройство рулевое	8,97				
	0203 Устройство якорное	16,03				
	0204 Устройство швартовое	12,18				
	0205 Устройство шлюпочное	7,69				
	0207 Устройство грузовое	19,23				
	020701 Краны, стрелы	9,62				
	020704 Подъемники, лифты	0,58				
	0207.. Прочее оборуд. грузов. устр.	4,04				
	02.... Прочее оборуд. и устройства	5,00				
3	<b>СИСТЕМЫ</b>	64,30				
4	<b>УСТАНОВКА ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ</b>	126,20				
	040103 Главные двигатели	62,85				
	040302 Двигатели	24,61				
	0404 Системы гл. и вспом. установ.	23,22				
	04.... Прочее оборуд. ГЭУ и МКО	15,52				
5	<b>ЭЛЕКТР. УСТ. СВЯЗЬ И УПР.</b>	48,00				
	050101 Генераторы, агрегаты	13,40				
7	<b>ВООРУЖЕНИЕ</b>	7,10				
9	<b>ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ</b>	6,50				

Код	НАИМЕНОВАНИЕ	Масса, тн	Оценка технического состояния			Примечание
			1	2	3	
10,11	<b>БАЛЛАСТ,ЗАПАС ВОДОИЗМЕЩЕНИЯ</b>	26,60				
12	<b>ПОСТОЯННЫЕ ЖИДКИЕ ГРУЗЫ</b>	28,20				
13	<b>СНАБЖЕНИЕ,ИМУЩЕСТВО</b>	12,30				
	..... ПРОЧЕЕ НЕУЧТЕННОЕ ОБОРУДОВ	17,30				
	МАССА ПОРОЖНЕМ. СТОИМОСТЬ	990,00				
	ДЕДВЕЙТ (т)	643,00				
	Водоизмещение полное	1 633,00				

Таблица 22 Чек-лист проверки технического состояния 2

№	SURVEYED OBJECT	Оценка технического состояния			REMARKS
		1 = Technical condition and maintenance good / хорошее техническое состояние и обслуживание	2 = Technical condition and maintenance is satisfactory / удовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)	3 = Technical condition and maintenance is poor / неудовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)	
1	Корпус судна вкл. наружную обшивку, палубы, переборки, набор, фальшборт и пр.				
2	Надстройки вкл. Наружную обшивку, палубы, переборки, набор, трапы, леера и пр.				
3	Трюма вкл. обшивку, палубы, переборки, набор, трапы, леера и пр.				
4	Устройства и закрытие отверстий в корпусе и надстройках, вкл. люковые закрытия грузовых трюмов/танков, уплотняющие и задраивающие устройства, механизмы закрытия, комингсы, лацпорты, сходные, световые и вентиляционные люки, иллюминаторы, наружные и внутренние двери, клинкетные двери, гуськи, вентиляционные раструбы и пр.:				
5	Рулевое устройство				
6	Якорное устройство				
7	Швартовное устройство				
8	Буксирное устройство				
9	Сигнальные устройства				
10	Спасательные устройства				
11	Грузоподъемные устройства				
12	Радиооборудование				

№	SURVEYED OBJECT	Оценка технического состояния			REMARKS
		1 = Technical condition and maintenance good / хорошее техническое состояние и обслуживание	2 = Technical condition and maintenance is satisfactory / удовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)	3 = Technical condition and maintenance is poor / неудовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)	
13	Специальные устройства				
14	Навигационное оборудование				
15	Навигационные карты и пособия				
16	Электрооборудование				
17	Главные двигатели вкл. обслуживающие их системы и механизмы				
18	Вспомогательные дизель-генераторы вкл. обслуживающие их системы и механизмы				
19	Аварийные дизель-генераторы вкл. обслуживающие их системы и механизмы				
20	Генераторы / Валогенератор				
21	Системы автоматизации и аварийной сигнализации				
22	Общесудовые системы				
23	Главные, вспомогательные и утилизационные котлы				
24	Специальные системы				
25	Холодильные установки				
26	Гребные винты, гребные валы, подшипники гребного вала, уплотнения дейдвуда				
27	Донно-заборная арматура				
28	Сепаратор льяльных вод				
29	Сепараторы				

№	SURVEYED OBJECT	Оценка технического состояния			REMARKS
		1 = Technical condition and maintenance good / хорошее техническое состояние и обслуживание	2 = Technical condition and maintenance is satisfactory / удовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)	3 = Technical condition and maintenance is poor / неудовлетворительное техническое состояние и обслуживание (необходимы пояснения)	
30	Носовое подрулевающее устройство				

**Примечания:** Можно оценивать в 10 бальной системе

## Содержание сюрвейерского рапорта

Отчетные документы по результатам сюрвейерской деятельности должны содержать:

- наименование и адрес организации;
- идентификацию отчета;
- наименование и адрес заказчика;
- ссылку на документы, в соответствии с которыми осуществлялась деятельность;
- описание (наименование) объекта, в отношении которого осуществлялась деятельность;
- место осуществления деятельности;
- дату осуществления деятельности;
- сведения об условиях, в которых осуществлялась деятельность;
- сведения об отклонениях от требований документов, в соответствии с которыми осуществлялась деятельность;
- фамилия, инициалы, должность и подпись лица, проведшего работы и составившего отчет;
- нумерацию каждой страницы и общее количество страниц отчета.

Организации следует хранить отчетные документы не менее 10 лет с соблюдением условий конфиденциальности. Данное требование должно быть установлено в документах организации.



Таблица 23 Титульный лист сюрвейерского рапорта

**ОТЧЕТ**  
**О ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО**  
**СУДНА «АКАДЕМИК МСТИСЛАВ КЕЛДЫШ», ИМО 7811018**  
**№13/С**

Цель отчета:	Оценка рыночной стоимости. Принятие управленческого решения
Заказчик:	ФГУП «ГПИ»
Потребители услуг:	ООО «ГЦО»
	ФГУП «ГПИ»
Дата осмотра:	30.03.2021
Дата составления отчета:	05.04.2021
Сюрвейер:	
Организация – исполнитель:	

г. Санкт-Петербург  
2021 г.

Таблица 24 Содержание отчета сюрвейера<sup>3</sup>

ITEM	DESCRIPTION	PAGE NO.
1.	Introduction <i>Введение. Краткое изложение сути отчета</i>	3
2.	Vessel's Particulars <i>Характеристики судна</i>	4 - 5
3.	Ship's Documentation <i>Судовые документы</i>	5 - 7
4.	Classification Survey Records <i>Инспекторские акты</i>	8 - 9
5.	Navigational Publications <i>Навигационные пособия и публикации</i>	9 - 10
6.	Publications & Information. <i>Публикации и информация</i>	11 - 12
7.	Instructions & Procedures <i>Инструкции и процедура их описания</i>	12 - 14
8.	Maintenance of ship's logbooks, Registers, etc. <i>Ведение Судовых журналов, регистрационных книг и т.д.</i>	15 - 17
9.	<i>Emergency preparedness</i> <i>Борьба за Живучесть судна</i>	17 - 19
10.	Navigation & Bridge Equipment <i>Навигационное и Оборудование Ходового Мостика</i>	19 - 21
11.	Radio Equipment & Communication <i>Радио Оборудование и Связь</i>	22 - 23
12.	Fire Fighting Equipment <i>Противопожарное Оборудование</i>	23 - 25
13.	Life Saving Appliances <i>Спасательные Средства и Средства Защиты</i>	25 - 27
14.	Vessel's Hull And Structures <i>Корпус судна и конструкции</i>	27 - 28
15.	<i>Cargo Spaces</i> <i>Грузовые помещения</i>	28 - 30
16.	Ballast Tanks <i>Балластные и междуудонные танки</i>	31
17.	Accommodations & Rooms <i>Жилые и другие помещения</i>	32 - 33
18.	Deck Fittings & equipment <i>Палубное оснастка и оборудование</i>	34 - 37
19.	Machinery & Machinery Spaces <i>Механическая установка и машинные помещения</i>	37 - 41
20.	<i>Spare Parts</i> <i>Запасные части</i>	42 - 43
21.	Operational Evaluation <i>Эксплуатационная оценка</i>	43 - 49
22.	Summary <sup>4</sup> <i>Резюме</i>	49

<sup>3</sup> Проформа и содержание отчета утверждена во внутренней системе качества компании приказом 35/6 от 03.10.2016 ООО «ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР ОЦЕНКИ». В нижнем коллонтитуле указывается номер проформы, дата утверждения, квалификация сюрвейера, сайт и электронный адрес компании

<sup>4</sup> Окончательный вывод сюрвейера



Таблица 25 Содержание акта осмотра<sup>5</sup>  
Акт осмотра судна,  
плавающего под государственным флагом \_\_\_\_\_.

Дата осмотра:

Место осмотра:

Экипаж -

Ремонт на класс

Название судна:	Год постройки:
Тип судна:	Порт приписки:
Регистровый номер: IMO:	Район плавания (класс):
Проект:	Судовладелец (оператор):

## Общие замечания, описание состояния

Наименование статей	Оценка состояния (1-9) баллов		Примечание Требуемый объем работ (если необходимо)
КОРПУС	Нар. обшивка, трюма		Ремонтная ведомость Дефектоскопия
	Грузовые люки		
	Бал. цистерны		
	Контейнеры		
	Дельные вещи		
УСТРОЙСТВА СУДОВЫЕ)	Рулевое, ВРК		Ремонтная ведомость
	Якорное		
	Швартовое		
	Шлюпочное		
	Грузовое		
СИСТЕМЫ	Трюмные		Ремонтная ведомость Система управления балластными водами
	Балластные		
	Пожаротушения		
	Микроклимата		
УСТАНОВКА ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ	ГД		Ремонтная ведомость Топливо Масло МАРПОЛ 73/78 Энергоэффективность
	ДГ		
	АДГ		
	Котлы		
	Валопровод		
	ВФШСЛ, ВРК		
ЭЛЕКТР. УСТ. СВЯЗЬ И УПР.	Генераторы		Ремонтная ведомость R из осс =
	ГРЩ		
	Сети		
ВООРУЖЕНИЕ	Навигационное		Регистратор рейса Противопиратское АИС
	Связь + сигн-ия		
	РЛС		
	Аварийное		
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ	Схема		Наличие, учет
СНАБЖЕНИЕ, ИМУЩЕСТВО			

<sup>5</sup> Проформа акта частичного осмотра судна утверждено приказом 35/6 от 03.10.2016 ООО «ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР ОЦЕНКИ»

Данные о наработках

Двигатели	№ двигателя	Марка, модель	Часы работы			Удельный расход топлива, г/квт.ч	Моторесурс нормативный (предельный)
			в 2020 году	с кап. ремонта	с начала эксплуатации		
ГД 1							
ВФШ, ВРК							
ДГ 1							
ДГ 2							
ДГ 3							
АДГ							
Котел 1							

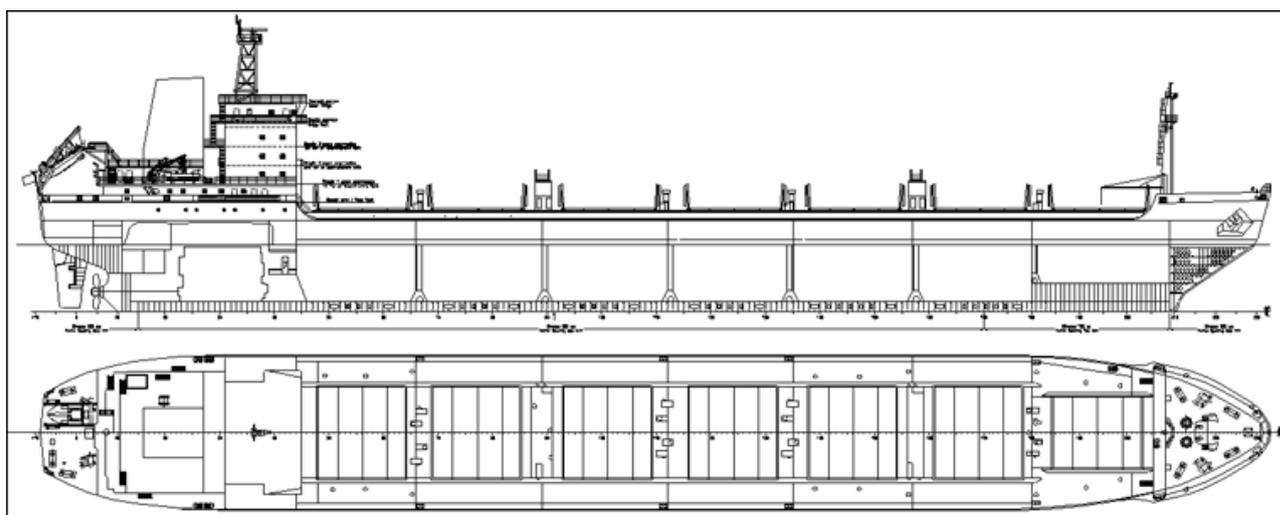


Рисунок 4 Боковой вид. План

Примечания:

1. Ремонтная ведомость
2. Судовая роль
3. Последнее техническое донесение
4. Экономика (расходы, суточное, ремонты и пр)

Оценщик \_\_\_\_\_  
(Подпись, расшифровка)

Представитель Судовладельца (капитан) \_\_\_\_\_  
(Подпись, расшифровка)



## Порядок списания судов в Советский период

(на примере рыбопромысловых судов)

Инструкция о порядке списания с баланса предприятий и организаций системы Министерства рыбного хозяйства СССР судов и технических плавучих средств

### I. Общие положения

1. Настоящей Инструкцией устанавливается порядок списания с баланса предприятий и организаций системы Министерства рыбного хозяйства СССР судов и технических плавучих средств, непригодных для дальнейшей эксплуатации и не подлежащих восстановлению вследствие их физического износа, после отработки ими установленных сроков службы, аварии (пожара, потопления), морального старения. Списание обосновывается объемом капитального аварийно-восстановительного ремонта или производственно-экономической эффективностью дальнейшей эксплуатации судна.

2. Морские и речные добывающие, обрабатывающие, транспортные, вспомогательные, технические суда и технические плавучие средства:

а) находящиеся под техническим надзором Регистра СССР, самоходные (мощность главного двигателя 400 л.с. и более) и несамоходные (грузоподъемностью 1000 т и более) списываются с баланса с разрешения министра рыбного хозяйства СССР на основании материалов, представляемых главными управлениями Министерства рыбного хозяйства СССР, министерствами, главными управлениями и управлениями (объединениями) рыбного хозяйства союзных республик;

б) принадлежащие организациям, непосредственно подчиненным Министерству рыбного хозяйства СССР, независимо от мощности главных двигателей и грузоподъемности, списываются с баланса с разрешения министра рыбного хозяйства СССР на основании материалов, представляемых этими организациями;

в) находящиеся под техническим надзором Регистра СССР, самоходные, мощностью главного двигателя от 150 до 400 л.с., и несамоходные, грузоподъемностью от 500 до 1000 т, списываются с баланса с разрешения начальников главных управлений Министерства рыбного хозяйства СССР, министров, начальников главных управлений и управлений (объединений) рыбного хозяйства союзных республик на основании материалов, представляемых подчиненными им управлениями, трестами, комбинатами, предприятиями и организациями;

г) находящиеся под техническим надзором Регистра СССР, самоходные, мощностью главного двигателя до 150 л.с., и несамоходные, грузоподъемностью до 500 т, списываются с баланса с разрешения руководителей управлений, предприятий и организаций, непосредственно подчиненных главным управлениям Министерства рыбного хозяйства СССР, министерствам, главным управлениям, управлениям (объединениям) рыбного хозяйства союзных республик, на основании материалов, представляемых подчиненными им предприятиями и организациями;

д) не находящиеся под техническим надзором Регистра СССР списываются с разрешения руководителей предприятий и организаций, на балансе которых находятся списываемые суда или технические плавучие средства, на основании материалов, составляемых ими в соответствии с настоящей Инструкцией.

3. Списание с баланса судов и технических плавучих средств флота производится по мере необходимости.

### II. Порядок назначения и состав комиссий по списанию судов и технических плавучих средств

4. Необходимость списания судов устанавливается специальными постоянно действующими комиссиями, которые создаются приказами руководителей соответственно: главных управлений Министерства рыбного хозяйства СССР, министерств, главных управлений, управлений (объединений) рыбного хозяйства союзных республик, предприятий, организаций системы Министерства рыбного хозяйства СССР.

5. В состав комиссии входят:

- председатель комиссии - главный инженер предприятия (организации), на балансе которого находится судно;
- члены комиссии:
- начальник отдела флота,
- капитан флота,
- начальник механико-судовой службы,
- главный механик,
- начальник отдела добычи,
- начальник планового отдела,



- главный (старший) бухгалтер,
- капитан (скипер), механик судна,
- представитель Госрыбфлотинспекции.
- По согласованию с Регистром СССР в комиссию вводится представитель Регистра СССР.

**Примечание:**

по представлению председателя в комиссию могут дополнительно включаться и другие представители в зависимости от типа, назначения и состояния осматриваемого судна;

при решении вопроса о списании судов, не находящихся под техническим надзором Регистра СССР, участие его представителя в комиссиях не обязательно, о чем указывается в акте;

участие в комиссиях представителя Регистра СССР не обязательно и в том случае, если владелец судна имеет акт последнего освидетельствования судна инспектором Регистра СССР с предложением о его списании.

В обязанности комиссии входит:

осмотр судна и определение его технического состояния;

определение объема, стоимости и целесообразности модернизации или ремонта судна;

установление причин, обусловивших необходимость списания судна (износ, преждевременное выбытие из строя вследствие нарушения нормальных условий эксплуатации или аварий и др.), а в необходимых случаях - указание виновных в этом лиц;

эксплуатационно-экономическое обоснование целесообразности списания судна.

7. Результаты работы комиссии по осмотру и определению технического состояния судна, определению объема ремонта и модернизации, установлению целесообразности ремонта и модернизации, а также обоснованию целесообразности списания судна оформляются специальным актом (форма N ОС-23).

8. Убытки от списания (ликвидации) не полностью амортизированных судов флота рыбной промышленности в соответствии с Положением о порядке планирования, начисления и использования амортизационных отчислений в народном хозяйстве, утвержденным Госпланом СССР, бывшим Госэкономсоветом СССР, Госстроем СССР, Министерством финансов СССР, ЦСУ СССР и Госбанком СССР 3 апреля 1962 г., относятся на результаты хозяйственной деятельности предприятия или организации, за исключением тех случаев, когда замена судов производится в соответствии с планом внедрения новой техники. Эти убытки (с учетом расходов по демонтажу, разборке, стоимости оприходованных материальных ценностей) определяются в сумме результатов от ликвидации судов.

**III. Порядок осмотра и выявления состояния судов и технических плавучих средств флота**

9. Физический износ судов и технических плавучих средств флота определяется комиссией на основе изучения:

а) технической документации по судну - заключений Регистра СССР и Госрыбфлотинспекции, актов предыдущих осмотров судна, котловых книг, журналов технического состояния судна, паспортов судна и других документов, характеризующих физическое состояние судна, фотографий (размер не менее 9 x 12 см) общего вида и характерных мест повреждения или износа судна (прилагаются для судов мощностью более 400 м. л. с.);

б) ремонтной документации по судну - ремонтных ведомостей с приложением контрольных замеров толщин наружной обшивки, конструкций корпуса судна, растяжек отдельных элементов и замеров износов главных двигателей.

10. После ознакомления с технической и ремонтной документацией судна и изучения ее комиссия в случае необходимости производит выборочную проверку износа основных конструкций корпуса судна, двигателей и механизмов.

Подготовка судна к осмотру комиссией входит в обязанности владельца судна.

В случае необходимости по требованию комиссии судно должно быть поднято на берег или на судоподъемные сооружения (док, слип и др.).

11. Объем и стоимость ремонта судна определяется организацией или предприятием - владельцем судна - путем составления индивидуальной ремонтной ведомости по судну или дефектацией по единой (типовой) ремонтной ведомости.



12. По судам, находящимся в затопленном состоянии, комиссия на основании актов водолазного осмотра (форма N ОС-24) принимает решение о целесообразности подъема этих судов.

Если комиссия признала целесообразным подъем затонувшего судна, то после подъема судна она обязана осмотреть и установить состояние судна в порядке, предусмотренном пунктами 9 - 11 настоящей Инструкции.

Если комиссия признала нецелесообразным или невозможным подъем затонувшего судна вследствие большой глубины или невозможности установления местонахождения затонувшего судна, то она фиксирует свое заключение о списании судна с баланса организации или предприятия рыбной промышленности в акте водолазного осмотра (форма N ОС-24), руководствуясь документами аварийно-спасательной службы на поиск судна, и представляет это заключение на утверждение в порядке, предусмотренном пунктом 2 "а", "б", "в", "г" настоящей Инструкции.

#### **IV. Порядок учета материалов и оборудования, получаемых в результате разборки судов и технических плавучих средств флота**

13. После издания владельцем судна (предприятием, организацией) приказа о списании его с баланса и ликвидации заключается договор с предприятием, которому поручено произвести разборку судна.

В договоре предусматривается: срок разборки судна, стоимость работ, связанных с разборкой судна, порядок расчета за работы и другие условия.

14. Расчеты между владельцами судов и предприятиями за работы по разборке списанных судов производятся на общих основаниях.

15. Все оборудование и судовое имущество, а также материалы и отходы от разборки принадлежат владельцу судна.

Передача или реализация оборудования, судового имущества, материалов и отходов от разборки судна производится на общих основаниях в установленном порядке.

16. На полученные при разборке судна и технических плавучих средств оборудование, материалы и лом составляется акт-накладная по форме N ОС-27.

Акт-накладная формы N ОС-27 составляется специально создаваемой для этой цели комиссией из представителей предприятия, производившего разборку судна, и судовладельца.

В акте-накладной подробно перечисляются все полученные от разборки материальные ценности с указанием количества и установленного комиссией процента годности, а также возможности дальнейшего их использования.

Акт-накладная составляется в трех экземплярах, из которых один экземпляр остается на предприятии, производившем разборку судна, второй - у заведующего складом, принявшего ценности, а третий передается владельцу судна.

Каждый экземпляр акта-накладной должен быть оформлен подписями всех членов комиссии.

Комиссия производит оценку полученных от разборки оборудования материалов и отходов. Оценка производится по ценникам с учетом установленного комиссией процента годности материальных ценностей.

17. Прием на склад предприятия оборудования и материалов, поступающих после разборки судна, производится на основании акта-накладной.

18. Если полученные от разборки оборудование и материалы временно оставляются на предприятии, то предприятие выдает сохранные расписки о принятии их на временное хранение.

За хранение предприятие взимает с судовладельца плату согласно установленным тарифам.

19. Принятые предприятием на хранение оборудование и материалы на баланс данного предприятия не приходятся, они учитываются за балансом и хранятся отдельно.

20. В тех случаях, когда разборка производится силами владельца судна, учет полученных от разборки оборудования, материалов и отходов производится владельцем судна в установленном порядке.

21. На период с момента вывода судна из эксплуатации до момента его разборки судовладелец обязан своим приказом назначить лицо, ответственное за полную сохранность судна со всем находящимся на нем имуществом и оборудованием, и укомплектовать минимальный штат команды, обеспечивающий безопасность отстоя судна.

22. Владельцы судов должны осуществлять контроль:



- а) за своевременным и правильным оформлением документов по ликвидации судна (договоры, акты об оприходовании оборудования, материалов и прочее);
- б) за правильным и своевременным оприходованием на склад оборудования и материалов, поступающих от разборки судна;
- в) за правильной оценкой и правильным определением процента износа и годности оборудования, материалов и отходов, полученных от разборки.

23. Операции по списанию судов отражаются в бухгалтерском учете в порядке, установленном для ликвидации основных средств.

24. Списываемые изношенные и технически устаревшие суда могут быть использованы как в целом (корпус с оборудованием), так и частично (корпус с частью оборудования, корпус без оборудования) под складские, жилые, служебные помещения или на другие служебно-вспомогательные цели. В этих случаях суда переводятся в соответствующую группу основных средств.

Оценка таких судов производится комиссией, ответственной за списание судов.

Оценке подлежат те части судна, которые оставлены для дальнейшей эксплуатации. Все остальное снятое с судна оборудование, судовое имущество, а также материалы приходятся в порядке, указанном в разделе IV настоящей Инструкции.

Дальнейшее начисление амортизации по этим судам производится по нормам, установленным для того вида основных средств, в качестве которого будут использованы эти суда.



Форма N ОС-23

\_\_\_\_\_ (предприятие) Утверждаю:

\_\_\_\_\_ (подпись)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 202\_\_

Г.

### АКТ

осмотра и оценки технического состояния самоходного (несамоходного) судна

Тип, наименование или номер судна) \_\_\_\_\_

Наименование организации - владельца судна \_\_\_\_\_

Дата составления акта \_\_\_\_\_

Место составления акта \_\_\_\_\_

Мы, нижеподписавшиеся, комиссия в составе председателя \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, имя, отчество)

и членов \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, имя, отчество)

действуя на основании приказа \_\_\_\_\_

N \_\_\_\_\_ от "\_\_\_" \_\_\_\_\_ произвели осмотр

\_\_\_\_\_ (наименование и тип судна)

принадлежащего \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (наименование судовладельца)

Судно находится \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (место, где находится, в каком состоянии)

\_\_\_\_\_ (если выведено из эксплуатации, то чьим распоряжением,

\_\_\_\_\_ когда и по какой причине, с указанием виновных лиц)

Регистровый N \_\_\_\_\_, судовое свидетельство N \_\_\_\_\_

На основании документов, технического осмотра и расчетов установили следующее:

#### А. Основные данные по судну

№	Параметр	Размерность	Величина
1.	Назначение		
2.	Год и место постройки		
3.	Район плавания		
4.	Класс судна		



№	Параметр	Размерность	Величина
5.	Главные размерения судна, м:		
	длина		
	ширина		
	высота борта		
6.	Грузоподъемность		
7.	Скорость хода		
8.	Автономность		
9.	Водоизмещение порожнем		
10.	Водоизмещение в грузу		
11.	Дедвейт		
12.	Материал корпуса		
13.	Тип главного двигателя		
14.	Число главных двигателей с общей мощностью		
15.	Первоначальная стоимость судна		
16.	Сумма износа на полное восстановление на день ликвидации		
17.	Остаточная стоимость судна		

## Б. Результаты осмотра и физический износ судна

В результате изучения и анализа технической и ремонтной документации по судну, характеризующей физический износ (повреждения) судна, и на основании проверки физического износа (повреждения) отдельных элементов корпуса судна, двигателей и механизмов, комиссия устанавливает:

Код	НАИМЕНОВАНИЕ	Износ, состояние, комплектация
01	КОРПУС	
	<b>0101 Корпус металлический</b>	
	010101 Наружная обшивка, 2-ое дно	
	010102 Палубы, платформы мет. корп	
	010103 Главные переборки мет. корп	
	010104 Надстройка, рубки, мачты	
	0101.. Прочие конструкции корпуса	
	<b>0102 Фундаменты</b>	
	<b>0103 Дельные вещи</b>	
	010313 Грузовые люки	
	<b>0105 Покрытия, окраска</b>	
	010502 Окраска (лаки, краски)	
	<b>0106 Изоляция, зашивки</b>	
	010601 Изоляция тепловая, звуковая	
	<b>0108 Оборудование помещений</b>	
	01.... Прочее оборудование корп.	
02	УСТРОЙСТВА СУДОВЫЕ	



Код	НАИМЕНОВАНИЕ	Износ, состояние, комплектация
	0201 Устройство рулевое	
	0203 Устройство якорное	
	0204 Устройство швартовое	
	0205 Устройство шлюпочное	
	0207 Устройство грузовое	
	020701 Краны, стрелы	
	020704 Подъемники, лифты	
	0207.. Прочее оборуд. грузов. устр.	
	02.... Прочее оборуд. и устройства	
03	СИСТЕМЫ (Балластная, осушительная, вентиляции и кондиционирования, пожарные и пр)	
04	УСТАНОВКА ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ	
	040103 Главные двигатели	
	040302 Двигатели	
	0404 Системы гл. и вспом. установ.	
	04.... Прочее оборудов. ГЭУ и МКО	
05	ЭЛЕКТР. УСТ. СВЯЗЬ И УПР.	
	Вспомогательные двигатели	
	050101 Генераторы, агрегаты	
07	ВООРУЖЕНИЕ и НАУЧНОЕ	
09	ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ	
10,11	БАЛЛАСТ, ЗАПАС ВОДОИЗМЕЩЕНИЯ	
12	ПОСТОЯННЫЕ ЖИДКИЕ ГРУЗЫ	
13	СНАБЖЕНИЕ, ИМУЩЕСТВО	
	..... ПРОЧЕЕ НЕУЧТЕННОЕ ОБОРУДОВ	
	МАССА ПОРОЖНЕМ	
	ДЕДВЕЙТ (т)	
	<b>Водоизмещение полное</b>	

(возможность дальнейшей эксплуатации судна со стороны его физического износа и целесообразность производства капитального ремонта).

#### **В. Заключение комиссии**

В заключении приводится эксплуатационно-экономическая целесообразность дальнейшего использования судна или его списания.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_

Члены комиссии \_\_\_\_\_

С заключением комиссии согласен \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_ 202\_ г.

Начальник, директор \_\_\_\_\_

(подпись)

## Перечень документов речного регистра, составляемых при осуществлении классификационной деятельности

Таблица 26 Документы РРР

№ пп	Наименование документа	Кол-во	Примечание	
1.	PP-1.0	Классификационное свидетельство	1	Выдается на суда внутреннего плавания
2.	PP-1.0нм	Классификационное свидетельство наплавного моста	1	Выдается на каждый наплавной мост
3.	PP-1.10	Классификационное свидетельство на русском и английском языках	1	Выдается на суда смешанного плавания, совершающие международные рейсы
4.	PP-1.11	Классификационное свидетельство	1	Выдается на суда смешанного плавания, не совершающие международные рейсы
5.	PP-1.27	Классификационное свидетельство (только для государственной регистрации судна)	1	Предназначено для предъявления в орган, осуществляющий государственную регистрацию судна
6.	PP-1.1	Свидетельство о годности к плаванию	1	Выдается на суда внутреннего плавания длиной более 10 м
7.	PP-1.11нм	Свидетельство о годности к эксплуатации наплавного моста (с приложением)	1	Выдается на каждый наплавной мост
8.	PP-1.2	Свидетельство о годности к плаванию	1	Выдается на суда внутреннего плавания длиной 10 м и менее
9.	PP-1.3	Дополнение к Свидетельству о годности к плаванию	1	Отменено с 28.05.2003. На судах в эксплуатации сохраняется до ближайшего классификационного освидетельствования, после чего не возобновляется
10.	PP-1.3а	Дополнение к Свидетельству о годности к плаванию на русском и английском языках	1	Выдается на суда смешанного плавания, совершающие международные рейсы
11.	PP-1.17	Свидетельство о годности к плаванию	1	Выдается на суда внутреннего плавания без механического оборудования
12.	PP-1.6	Свидетельство о грузовой марке судна класса «М-СП»	1	Выдается на суда класса «М-СП», не совершающие международные рейсы
13.	PP-1.6а	Свидетельство о грузовой марке судна класса «М-СП» на русском и английском языках	1	Выдается на суда класса «М-СП», совершающие международные рейсы, в случае, когда на борту судна, кроме грузовой марки, наносимой в соответствии с требованиями Международной конвенции о грузовой марке, наносится грузовая марка в соответствии с разд. 14 ч. I ПССП
14.	PP-1.7	Пассажи́рское сви́детельство	1	Выдается на пассажирские суда
15.	PP-1.8	Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором	1	Выдается на суда внутреннего плавания, кроме указанных в п. 17
16.	PP-1.8а	Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором на русском и английском языках	1	Выдается на суда смешанного плавания
17.	PP-1.9	Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, сточными водами и мусором	1	Выдается на суда внутреннего плавания: 1. длиной менее 25 м; 2. с мощностью энергетической установки менее 220 кВт; 3. с количеством людей на борту не более 10 чел.; 4. высокоскоростные (ВСС) 5. на которых оборудование по предотвращению загрязнения с судов отсутствует, но конструкция и оборудование судна обеспечивают его экологическую безопасность



№ пп	Наименование документа	Кол-во	Примечание	
18.	PP-1.12	Свидетельство на разовый перегон на русском и английском языках	1	Выдается на суда смешанного плавания, если перегон осуществляется с заходом в иностранные порты
19.	PP-1.13	Свидетельство на разовый перегон	1	Выдается на суда при перегоне по внутренним водным путям и в морских районах, если перегон осуществляется без захода в иностранные порты
20.	PP-1.13нм	Свидетельство на разовый перегон наплавного моста	1	Выдается на наплавные мосты, которым необходимо совершить перегон от места постройки (переоборудования), либо места предыдущей дислокации к месту эксплуатации
21.	PP-1.14	Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (с приложением)	1	Выдается на суда смешанного плавания, признанные пригодными для перевозки навалочных грузов
22.	PP-1.14з	Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью	1	Выдается на суда смешанного плавания, признанные пригодными для перевозки зерна насыпью
23.	PP-1.15	Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов	1	Выдается на суда внутреннего и смешанного плавания, признанные пригодными для перевозки опасных грузов
24.	PP-1.16	Мерительное свидетельство	1	Выдается по заявке судовладельца на суда смешанного плавания, не совершающие международные рейсы или
25.	PP-1.16а	Мерительное свидетельство на русском и английском языках	1	Выдается по заявке судовладельца на суда смешанного плавания, совершающие международные рейсы в районах, в которых не требуются конвенционные документы
26.	PP-1.18	Свидетельство на оборудование и снабжение	1	Выдается на суда смешанного плавания
27.	PP-1.19	Свидетельство об обновлении судна	1	Выдается на суда внутреннего и смешанного плавания после обновления
28.	PP-1.19к	Свидетельство об обновлении корпуса судна	1	Выдается на суда внутреннего и смешанного плавания после обновления корпуса
29.	PP-1.19м	Свидетельство об обновлении судовых механизмов и оборудования	1	Выдается на суда внутреннего и смешанного плавания после обновления механизмов и оборудования
30.	PP-1.19э	Свидетельство об обновлении судового электрического оборудования	1	Выдается на суда внутреннего и смешанного плавания после обновления электрического оборудования
31.	PP-1.21	Свидетельство на радиооборудование	1	Выдается на суда смешанного плавания, не совершающие международные рейсы
32.	PP-1.21а	Свидетельство на радиооборудование на русском и английском языках	1	Выдается на суда смешанного плавания, совершающие международные рейсы
33.	PP-1.22	Свидетельство о грузовой марке судна класса «М-ПР», «О-ПР»	1	Выдается на суда класса «М-ПР», «О-ПР», не совершающие международные рейсы
34.	PP-1.22а	Свидетельство о грузовой марке судна класса «М-ПР», «О-ПР» на русском и английском языках	1	Выдается на суда класса «М-ПР», «О-ПР», совершающие международные рейсы, в случае, указанном в п. 13
35.	PP-1.23	Свидетельство о допуске сварщика	1	Выдается сварщику (оператору) при допуске к выполнению сварки конструкций, регламентируемых ч. V ПСВП
36.	PP-1.24	Судовое свидетельство	1	Выдается на суда, плавающие по Дунаю
37.	PP-1.25к	Свидетельство о соответствии Правилам элемента корпусной конструкции	1	Оформляется на каждый элемент корпусных конструкций эксплуатировавшихся судов, используемый при строительстве нового судна
38.	PP-1.25м	Свидетельство о соответствии Правилам технических средств / оборудования	1	Оформляется на механизмы, электрическое и другое оборудование эксплуатировавшихся судов, предполагаемые к использованию при строительстве нового судна
39.	PP-1.26	Свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы с судов	1	Выдается на суда внутреннего и смешанного плавания



№ пп	Наименование документа	Кол-во	Примечание	
40.	PP-1.28	Свидетельство на судно в постройке	1	Составляется после закладки киля или подобной стадии постройки
41.	PP-12.1	Свидетельство о признании	1	Выдается организации, производящей продукцию и услуги, удовлетворяющие Правилам
42.	PP-12.1a	Свидетельство о признании на русском и английском языках	1	Выдается иностранной организации, производящей продукцию и услуги, удовлетворяющие Правилам
43.	PP-3.1	Акт освидетельствования судна	1	Оформляется по результатам любого освидетельствования судна или его элементов, если необходимо подробно отразить результаты освидетельствования
44.	PP-3.1нм	Акт освидетельствования наплавного моста	1	Оформляется по результатам первоначального, классификационного и внеочередного освидетельствований наплавного моста
45.	PP-3.2	Акт освидетельствования судна	1	Оформляется по результатам освидетельствования судна или его элементов
46.	PP-3.3	Акт ежегодного освидетельствования судна	1	Оформляется в случаях, когда техническое состояние элементов судна не изменилось по сравнению с предыдущим освидетельствованием
47.	PP-3.3нм	Акт ежегодного освидетельствования наплавного моста	1	Оформляется в случаях, когда техническое состояние элементов моста не изменилось по сравнению с предыдущим освидетельствованием
48.	PP-3.4	Акт очередного освидетельствования судна	1	Оформляется по результатам очередного освидетельствования судна длиной менее 25 м
49.	PP-3.4нм	Акт очередного освидетельствования наплавного моста (с приложением)	1	Оформляется по результатам очередного освидетельствования наплавного моста
50.	PP-3.5	Акт очередного освидетельствования корпуса	1	Оформляется по результатам очередного освидетельствования корпуса судна длиной от 25 до 50 м
51.	PP-3.6	Акт очередного освидетельствования корпуса	1	Оформляется по результатам очередного освидетельствования корпуса судна длиной более 50 м
52.	PP-3.7	Акт очередного освидетельствования механизмов	1	Оформляется по результатам очередного освидетельствования механизмов
53.	PP-3.8	Акт очередного освидетельствования электрооборудования	1	Оформляется по результатам очередного освидетельствования электрооборудования судна длиной более 25 м
54.	54. PP-3.9	Акт освидетельствования судна	1	Оформляется по результатам освидетельствования подводной части корпуса на слипе или в доке и после спуска на воду
55.	55. PP-3.10	Акт классификационного освидетельствования судна	1	Оформляется по результатам освидетельствования судна или его элементов
56.	56. PP-3.11	Акт внутреннего освидетельствования/ гидравлического испытания парового/водогрейного котла	1	Оформляется при освидетельствовании парового/водогрейного котла
57.	PP-3.12	Акт внутреннего освидетельствования/ гидравлического испытания сосудов под давлением	1	Оформляется при освидетельствовании сосудов под давлением
58.	PP-3.13	Акт освидетельствования холодильных установок	1	Оформляется при освидетельствовании холодильной установки
59.	PP-3.14	Акт освидетельствования грузоподъемных устройств	1	Оформляется при освидетельствовании грузоподъемного устройства
60.	PP-10.1	Акт освидетельствования головного/опытного образца	1	Составляется после испытаний и освидетельствования головного/опытного образца
61.	PP-10.1a, PP- 10.1ГУа	Акт освидетельствования головного/опытного образца на русском и английском языках	1	То же, для иностранной организации



№ пп		Наименование документа	Кол-во	Примечание
62.	PP-10.2	Акт освидетельствования организации	1	Составляется для последующего оформления Свидетельства о признании
63.	PP-10.2a	Акт освидетельствования организации на русском и английском языках	1	То же, для иностранной организации
64.	PP-8.1	Сертификат	1	Составляется при техническом наблюдении за изготовлением материалов и изделий и выдается организации изготовителю
65.	PP-8.1a	Сертификат на русском и английском языках	1	Составляется при техническом наблюдении за изготовлением материалов и изделий и выдается организации изготовителю
66.	PP-8.3	Сертификат на капитально отремонтированный дизель	1	Составляется при техническом наблюдении за капитальным ремонтом дизелей и выдается ремонтной организации
67.	PP-8.4	Сертификат об одобрении компьютерного приложения	1	Выдается Главным управлением организации – разработчику компьютерного приложения
68.	PP-11.1	Сертификат об одобрении типового материала или изделия	1	Выдается организации после освидетельствования и испытания материала, изделия или технологического процесса и согласования технической документации
69.	PP-11.1a	Сертификат об одобрении типового материала или изделия на русском и английском языках	1	То же, для иностранной организации
70.	PP-11.2	Сертификат об одобрении типовой конструкции	1	Выдается организации после освидетельствования и испытания конструкции и согласования технической документации
71.	PP-11.2a	Сертификат об одобрении типовой конструкции на русском и английском языках	1	То же, для иностранной организации
72.	PP-9.1	Макет основных технических данных головного судна	1	Составляется при первоначальном освидетельствовании судна

**Примечания.**

1. Документы Речного Регистра выдаются как на судно, так и организациям и физическим лицам в зависимости от целей выдачи документов и вида услуги, оказываемой Речным Регистром при осуществлении классификационной деятельности.
2. При первоначальном освидетельствовании судна в эксплуатации, а также при смене названия судна все свидетельства заменяются новыми. При смене судовладельца заменяются новыми все свидетельства, в которых указывается судовладелец.



## Техническая документация на объекты технического наблюдения РС

(Выдержки из документа РС)

Перечни судовой технической документации, приведенные в приложениях 1.1 и 1.2 настоящего приложения, включают в себя документацию, как правило, требуемую для судна, ПБУ или МСП в эксплуатации в соответствии с разд. 6 части I «Общие положения» настоящих Правил (в том числе после существенного ремонта, переоборудования, модификации или замены объектов технического наблюдения).

Для обеспечения безопасности судна и морского сооружения в эксплуатации, а также с целью эффективного проведения освидетельствований, оценки технического состояния, технического обслуживания и ремонтов на судне/морском сооружении необходимо обеспечить наличие документации по приложениям 1.1 или 1.2 (по применимости) в комплектности, достаточной для подтверждения инспектором РС соответствия судна применимым требованиям правил РС.

В отношении судовой эксплуатационной документации следует руководствоваться минимальным перечнем судовой эксплуатационной документации, приведенным в приложении 1 к части II «Техническая документация» ПТНПС (по применимости).

### ОБЩЕСУДОВАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

- спецификация общесудовая (может быть представлена отдельными частями);
- расчеты остойчивости и непотопляемости с проверкой соответствия требованиям Правил классификации и постройки морских судов (по требованию инспектора);
- расчет надводного борта (по требованию инспектора РС);
- чертеж общего расположения судна;
- теоретический чертеж (по требованию инспектора РС);
- перечень механизмов и оборудования, установленных на судне, с кратким указанием технических характеристик;
- чертеж расположения марок углубления и грузовая марка.

### ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО КОРПУСУ СУДНА

- спецификация по корпусу (может быть представлена в общесудовой спецификации — см. 1.1 настоящего приложения);
- определение размеров связей корпуса, расчеты общей и местной прочности и допускаемой нагрузки палуб (по требованию инспектора);
- чертежи корпуса:
  - чертеж мидель-шпангоута;
  - конструктивные чертежи (продольного разреза, палуб и платформ, двойного дна, надстроек и рубок);
  - чертеж растяжки наружной обшивки (для судов из стеклопластика — только в случае, если наружная обшивка имеет разную толщину);
  - чертежи поперечных и продольных переборок;
  - чертежи штевней, кронштейнов и выкружек гребных валов;
  - чертежи фундаментов главных механизмов и котлов с конструкцией днища под ними;
  - конструктивный чертеж крыльевых устройств и ограждения воздушной подушки;
  - чертежи оконечностей.

Для судов, построенных в соответствии с Общими правилами МАКО по конструкции и прочности навалочных и нефтеналивных судов (далее — «суда, построенные по Общим правилам МАКО»), чертежи должны содержать значения для каждого конструктивного элемента, как построечных и допустимых толщин, так и любых «свободных добавок».

### ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО СУДОВОМУ ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

- спецификация по судовому оборудованию и снабжению (может быть представлена в общесудовой спецификации — см. 1.1 настоящего приложения);
- документация по устройству и закрытию отверстий в наружной обшивке, палубах, надстройках, рубках и переборках:



- схема расположения отверстий в наружной обшивке, палубах, надстройках, рубках и переборках с указанием высоты комингсов и конструкции закрытий отверстий, дистанционных приводов закрытий отверстий и постов управления приводами;
- чертежи конструкций машинных шахт, сходных рубок, бортовых портов, грузовых люков и водонепроницаемых дверей в переборках (могут быть представлены в составе чертежей корпуса — см. 2.3 настоящего приложения);
- расчет прочности закрытий отверстий (по требованию инспектора);
- документация по рулевому устройству:
  - чертеж общего расположения рулевого устройства;
  - чертежи руля и его деталей;
  - расчеты прочности ответственных элементов руля и рулевого привода (по требованию инспектора);
- документация по якорному устройству: чертеж общего расположения якорного устройства;
- документация по швартовному устройству: чертеж общего расположения швартовного устройства;
- документация по буксирному устройству: чертеж общего расположения буксирного устройства;
- документация по мачтам и их такелажу: чертежи мачт со спецификацией тросов и съемных деталей;
- документация по оборудованию трюмов для разделения сыпучего груза: чертежи конструкции разделительных переборок и питателей и их крепления к судовым конструкциям;
- документация по защите экипажа и пассажиров:
  - чертежи общего расположения переходных мостиков и подпалубных переходов, леерных ограждений на открытых палубах, площадках и переходных мостиках, спасательных лееров и лееров на лесном палубном грузе;
- документация по судовым помещениям (см. также 3.12.2 настоящего приложения):
  - чертежи общего расположения судовых помещений и выходов из них (могут быть отражены в чертеже общего расположения судна — см. разд. 1 настоящего приложения);
- документация по средствам крепления контейнеров:
  - схема (чертеж) размещения и крепления контейнеров;
  - свидетельства РС или сертификаты ИКО — члена МАКО на съемные средства крепления контейнеров;
- документация по аварийному снабжению:
  - перечень аварийного снабжения (может быть помещен в спецификации — см. 3.1 настоящего приложения);
  - схема расположения снабжения на судне с указанием аварийных постов;
- документация по противопожарной защите:
  - описание противопожарной защиты судна с указанием материалов оборудования судовых помещений и данных о степени их горючести, устройства закрытий отверстий в огнестойких и огнезадерживающих конструкциях, закрытий дверей, шахт, вентиляционных каналов, кольцевых пространств дымовых труб, световых люков и закрытий других отверстий грузовых, машинных и насосных помещений, а также описание систем пожаротушения и пожарной сигнализации (описание может быть помещено в спецификации — см. 3.1 настоящего приложения);
  - чертежи общего вида и расположения судовых помещений с указанием мест установки огнестойких и огнезадерживающих конструкций и закрытий отверстий в них, станций пожаротушения и пожарных постов, путей эвакуации и аварийных выходов, а для пассажирских и приравненных к ним судов — чертежи разделения на главные противопожарные вертикальные зоны;
  - принципиальные схемы систем пожаротушения;
  - принципиальные схемы систем пожарной сигнализации;
  - перечень противопожарного снабжения и схема его размещения на судне;
  - планы, вывешиваемые в ЦПП, рулевой рубке и на видных местах — см. 1.4 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов.

#### ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО МЕХАНИЧЕСКОЙ УСТАНОВКЕ

- спецификация по механической установке (может быть представлена в составе общесудовой документации — см. 1.1 настоящего приложения);
- чертежи общего расположения механизмов, котлов, теплообменных аппаратов и сосудов под давлением в машинных и котельных помещениях;
- документация по главным и вспомогательным механизмам, передачам и муфтам:

- описания главных и вспомогательных механизмов, передач и муфт с необходимыми конструктивными чертежами, выполненными изготовителем. При отсутствии достаточных данных в этих описаниях дополнительно требуются:
  - чертежи общих видов с разрезами;
  - чертежи коленчатых и грузовых валов, шестерен и зубчатых колес, редукторов, а также ведущих и ведомых элементов муфт;
  - сборочные чертежи роторов турбин, гидравлических передач, воздуходувок, насосов и пр.;
  - схемы управления, регулирования, контроля, сигнализации и защиты;
  - чертежи сварных деталей (остова, фундаментных рам, корпусов и других деталей), содержащие данные по сварке;
  - расчеты на прочность ответственных деталей (по требованию инспектора);
  - расчет крутильных колебаний в системе «двигатель - приемник мощности», а также результаты торсиографирования системы «двигатель - валопровод - винт» с заключением по этим результатам;
  - эксплуатационная документация главных и вспомогательных механизмов (формуляры, планы-графики технического обслуживания и ремонта), составленная на основании рекомендаций изготовителей, опыта эксплуатации и нормативных документов Регистра;
- документация по валопроводу и движителю:
  - чертеж общего вида валопровода;
  - чертежи дейдвудного устройства, гребного, промежуточного и упорного валов;
  - чертеж гребного винта;
  - чертеж механизма изменения шага ВРШ;
  - схемы систем ВРШ;
- документация по паровым котлам, теплообменным аппаратам и сосудам под давлением:
  - конструктивные чертежи с разрезами;
  - документация по системам и трубопроводам;
  - схемы систем и трубопроводов;
  - чертеж расположения донной и бортовой арматуры.

#### **ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ХОЛОДИЛЬНОЙ УСТАНОВКЕ**

- спецификация по судовой холодильной установке (может быть представлена в составе общесудовой спецификации — см. 1.1 настоящего приложения);
- чертежи общего расположения холодильной установки на судне;
- чертежи расположения оборудования в помещениях холодильных машин с указанием выходных путей;
- чертежи расположения оборудования в охлаждаемых помещениях и их изоляции;
- принципиальные схемы систем холодильного агента, холодоносителя, охлаждающей воды;
- принципиальная схема воздушного охлаждения;
- принципиальная схема телетермометрической станции и расположения термометрических труб;
- чертежи общих видов охлаждающих и замораживающих аппаратов и их изоляции;
- для неклассифицируемой холодильной установки документация представляется в объеме 5.2, 5.3 и 5.5 настоящего приложения;
- по компрессорам, насосам, вентиляторам и их приводным двигателям, теплообменным и другим аппаратам, сосудам под давлением, по арматуре, трубопроводам и электрическому оборудованию документация представляется, соответственно, в объеме разд. 4 и 6 настоящего приложения.

#### **ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ЭЛЕКТРИЧЕСКОМУ ОБОРУДОВАНИЮ**

- спецификация по судовому электрическому оборудованию (может быть представлена в составе общесудовой спецификации — см. 1.1 настоящего приложения);
- чертежи общего расположения электрического оборудования ответственного назначения и гребной электрической установки;
- схемы распределения электрической энергии от основных и аварийных источников: силовых сетей, освещения (от групповых щитов) и сигнально-отличительных фонарей;
- схемы главных и аварийных распределительных щитов и пультов управления;
- схемы главного тока, возбуждения, управления, контроля, сигнализации, защиты и блокировки гребной электрической установки;



- схемы внешних соединений приборов управления судном, телефонной связи, авральной и пожарной сигнализации;
- принципиальные схемы электроприводов ответственного назначения;
- схемы систем смазки и охлаждения главных электрических машин;
- схемы защитного заземления, чертежи молниеотводных устройств для танкеров, газовозов, плавучих буровых установок и судов с неметаллическим корпусом;
- расчеты необходимой мощности судовой электростанции для обеспечения всех режимов работы судна (по требованию инспектора)

#### **ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО СИСТЕМАМ АВТОМАТИЗАЦИИ**

- принципиальные и функциональные схемы систем автоматизации отдельных установок и механизмов (систем управления, сигнализации, автоматизации и защиты);
- чертежи общего вида отдельных устройств (узлов) автоматизации, щитов, пультов управления и контроля и т.п., а также их размещения на судне;
- конструктивные чертежи блоков систем и устройств автоматизации, датчиков, сигнализаторов, приборов, а также щитов и пультов управления и контроля.

## Сертификаты класса и осмотров

### CLASS CERTIFICATES AND SURVEYS

Таблица 27 SURVEYS

Survey Осмотр	Code	Date of last survey	Date / time the next survey	Status
Special Periodical Survey Специальное периодическое исследование	CLC.S			
Annual Survey Ежегодный обзор	CLC.A			
Propeller Shaft and Stern Tube Survey - SB Исследование гребного вала и кормовой трубы - SB	CLC.PSSS			
Propeller Shaft and Stern Tube Survey - PS Исследование гребного вала и кормовой трубы - PS	CLC.PSSP			
AUX Boiler Internal Examination Внутренний осмотр котла AUX	CLC.BIE-AUX1			
AUX Boiler Hydraulic Test Гидравлическое испытание котла AUX	CLC.BHT-AUX1			
EXH Boiler Internal Examination Внутренний осмотр котла EXH	CLC.BIE-EXH1			
EXH Boiler Hydraulic Test Гидравлическое испытание котла EXH	CLC.BHT-EXH1			
Internal survey of air receivers Внутренний осмотр ресиверов	CLC.ARIE			
Hydraulic test of air receivers Гидравлическое испытание ресиверов воздуха	CLC.ARHT			
Hydraulic test of pipelines of fire-fighting systems Гидравлическое испытание трубопроводов систем пожаротушения.	CLC.FPHT			
Intermediate Survey/ Audit Промежуточное обследование / аудит	CLC.IN			
Bottom Survey Нижний обзор	CLC.D			
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction) Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	CLC.I			



## STATUTORY CERTIFICATES AND SURVEYS

Таблица 28 CERTIFICATES

Certificate title	Code	Date of issue	Expiry date	Due Date Range of Survey	Status
Международное свидетельство по противообрастающим системам // International certificate on antifouling systems	AFS				
Международное свидетельство об управлении балластными водами // International ballast water management certificate	BWMC				
Свидетельство о классификации // The certificate on classification	CLCRF				
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы // International air pollution prevention certificate	IAPP				
Международное свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом // International certificate of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk	IBC				
Международное свидетельство об энергоэффективности судна // International energy efficiency certificate	IEE				
Международное мерительное свидетельство (1969) // International tonnage certificate (1969)	ITC				
Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании грузоподъемных устройств // Certificate of test and thorough examination of lifting appliances	LA1				
Международное свидетельство о грузовой марке // International load line certificate	LL				
Свидетельство о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V к МК МАРПОЛ 73/78 // Certificate of compliance of equipment and arrangements of the ship with the requirements of Annex V to the MARPOL 73/78 Convention	MG				
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью // International oil pollution prevention certificate	MO				
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами // International sewage pollution prevention certificate	MS				
Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции // Cargo ship safety construction certificate	SC				
Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению // Cargo ship safety equipment certificate	SE				
Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию // Cargo ship safety radio certificate	SR				
Удостоверение об освидетельствовании и/или испытании сходней и посадочных трапов в соответствии с циркуляром ИМО MSC/Circ.1331 // Statement of survey and/or test of gangways and accommodation ladders in accordance with IMO circular MSC/Circ.1331	TGL1				
Удостоверение о проведении проверок и испытаний спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой // Statement of examinations and tests of launching appliances and on-load release gear	TLA				
Удостоверение об установке лопаря/стропа из стального троса для спускового устройства // Statement on installation of the fall/sling of steel wire rope for launching appliance	TRLA				



Памятка оценщику по осмотру судов



Certificate title	Code	Date of issue	Expiry date	Due Date Range of Survey	Status
Удостоверение об установке лопаря/стропа из стального троса для спускового устройства // Statement on installation of the fall/sling of steel wire rope for launching appliance	TRLA2				
Удостоверение об установке лопаря/стропа из стального троса для спускового устройства // Statement on installation of the fall/sling of steel wire rope for launching appliance	TRLA3				
Международное свидетельство об охране судна // International Ship Security Certificate	ISSC				
Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве // Maritime labour certificate	MLCT				
Свидетельство об управлении безопасностью // Safety management certificate	SMC				

SURVEYS

Таблица 29 Survey

Survey	Осмотр	Code	Date of last survey	Date / time the next survey	Status
Annual Survey	Ежегодный	IAPP.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Annual Survey	Ежегодный	SE.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Annual Survey	Ежегодный	MO.A	28.03.2019	28.12.2020 <b>28.06.2021</b>	
Annual Survey	Ежегодный	IBC.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Annual Survey	Ежегодный	SC.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Annual Survey	Ежегодный	BWMC.A	28.03.2019	28.12.2020 <b>28.06.2021</b>	
Annual Survey	Ежегодный	TLA.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Annual Survey	Ежегодный	MG.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Annual Survey	Ежегодный	LA1.A	18.09.2019	<b>18.09.2020</b>	
Annual Survey	Ежегодный	TGL1.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Annual Survey	Ежегодный	CLCRF.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE



Памятка оценщику по осмотру судов



Survey	Осмотр	Code	Date of last survey	Date / time the next survey	Status
Annual Survey	Ежегодный	LL.A	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Thorough five-yearly	Тщательный пятилетний	LA1.5Y	28.08.2018	<b>28.08.2023</b>	
Periodical	периодическое	SE.P	18.11.2016	10.06.2020 <b>10.12.2021</b>	DUE
Periodical	периодическое	SR.P	18.09.2019	10.06.2020 <b>10.12.2020</b>	DUE
Initial (in service) - before a certificate is issued for the first time	Начальный (в эксплуатации) - до того, как сертификат будет выдан впервые	TLA.IS	14.11.2013		
Initial (in service) - before a certificate is issued for the first time	Начальный (в эксплуатации) - до того, как сертификат будет выдан впервые	TGL1.IS	14.11.2013		
Initial (in service) - before a certificate is issued for the first time	Начальный (в эксплуатации) - до того, как сертификат будет выдан впервые	LA1.IS	14.11.2013		
Initial (in service) - before a certificate is issued for the first time	Начальный (в эксплуатации) - до того, как сертификат будет выдан впервые	BWMC.IS	28.03.2017		
Intermediate Survey/ Audit	Промежуточное обследование / аудит	SMC.IN	18.11.2016	05.05.2021 <b>05.05.2022</b>	
Intermediate Survey/ Audit	Промежуточное обследование / аудит	SC.IN	18.11.2016	10.06.2020 <b>10.12.2021</b>	DUE
Intermediate Survey/ Audit	Промежуточное обследование / аудит	IAPP.IN	18.11.2016	10.06.2020 <b>10.12.2021</b>	DUE
Intermediate Survey/ Audit	Промежуточное обследование / аудит	MO.IN	03.06.2020	28.12.2023 <b>28.06.2025</b>	
Intermediate Survey/ Audit	Промежуточное обследование / аудит	ISSC.IN	17.11.2016	15.05.2021 <b>15.05.2022</b>	
Intermediate Survey/ Audit	Промежуточное обследование / аудит	BWMC.IN	03.06.2020	28.12.2023 <b>28.06.2025</b>	
Intermediate Survey/ Audit	Промежуточное обследование / аудит	IBC.IN	18.11.2016	10.06.2020 <b>10.12.2021</b>	DUE
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	ISSC.R	04.05.2019	<b>15.05.2024</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	SMC.R	05.05.2019	<b>05.05.2024</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	MS.R	28.08.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	SC.R	28.08.2018	<b>10.09.2023</b>	



Памятка оценщику по осмотру судов



Survey	Осмотр	Code	Date of last survey	Date / time the next survey	Status
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	AFS.R	28.08.2018		
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	TRLA.R	18.07.2018		
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	SR.R	18.07.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	TRLA.R	18.07.2018	<b>18.07.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	LL.R	28.08.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	IAPP.R	18.07.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	MO.R	29.05.2018	<b>28.03.2022</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	CLCRF.R	28.08.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	TLA.R	28.08.2018	<b>28.08.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	MG.R	18.07.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	SE.R	28.08.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	TGL1.R	28.08.2018	<b>28.08.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	IBC.R	28.08.2018	<b>10.09.2023</b>	
Renewal Survey/ Audit	Осмотр / аудит для продления	BWMC.R	29.05.2018	<b>28.03.2022</b>	
Bottom Survey	Нижний обзор	SC.D	28.08.2018	<b>28.08.2021</b>	
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	IAPP.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	SC.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	IBC.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	AFS.I	10.09.2013		



Памятка оценщику по осмотру судов



Survey	Осмотр	Code	Date of last survey	Date / time the next survey	Status
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	MG.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	SR.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	MS.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	SE.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	LL.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	MO.I	10.09.2013		
Initial survey/ audit (ISM, ISPS and completion of construction)	Первоначальное обследование / аудит (ISM, ISPS и завершение строительства)	IEE.I	14.11.2013		

## Источники информации

### I. Интернет ресурсы

### II. Документы РС

1. Правила по добровольной сертификации услуг по обслуживанию судов НД № 2-090301-003
2. Правила по сюрвейерскому обслуживанию НД № 2-090301-009 2003
3. Рекомендации по комплексной оценке фактического технического состояния судна (САР)
4. Правила классификации и постройки морских судов. СПб. : Российский морской регистр судоходства, 2021.
5. Правила классификационных освидетельствований судов 1998 г. Инструкция по определению технического состояния, обновлению и ремонту корпусов морских судов // Бюллетень изменений и дополнений № 1. СПб.: Российский морской регистр судоходства, 2000. С. 28–99.
6. НД № 2-060101-001 - Руководство по качеству;
7. НД № 2-060203-018 - Процедура разработки внутренних нормативных документов РС;
8. НД № 2-060203-028 - Процедура управления отчетными документами;
9. НД № 2-020101-095 - Правила классификации и постройки морских судов;
10. НД № 2-020101-012 - Правила классификационных освидетельствований судов в эксплуатации;
11. НД № 2-030101-009 - Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями;
12. НД № 2-170101-001 - Инструкция по охране труда для инспекторов/экспертов РС при выполнении работ по освидетельствованиям судов и объектов технического наблюдения Регистра.
13. Правила классификации и постройки морских судов. СПб.: Российский морской регистр судоходства, 2021.



### III. Литература

1. Снопков В.И. Руководство по проведению сюрвейерских работ на транспорте. СПб, Мир и семья, 2003, 650 с.
2. Техничко-экономические характеристики судов морского флота / ЦНИИМФ. РД 31.03.01-90 (ДСП). - М.: В/О "Мортехинформреклама", 1992.
3. Определение остаточного срока службы корпуса судна в задачах оценки рыночной стоимости Б.С. Гуральник, ООО «СИМЕС», г. Калининград
4. Гуральник Б. С. Определение остаточного срока службы корпуса судна в задачах оценки рыночной стоимости // Вопросы оценки. 2008. № 2.
5. Виноградов В.Е., Гуральник Б.С. Некоторые проблемы определения рыночной стоимости судов // Материалы I Международ. конф. «Оценка судов и плавсредств». Калининград. 2007. С. 139–144.
6. Максимаджи А. И. Капитану о прочности судна : справочник. Л. : Судостроение, 1982.
7. Максимаджи А. И, Беленький Л. М, Брикер А. С, Неугодов А. Ю. Оценка технического состояния корпусов морских судов. Л. : Судостроение, 1982.
8. Оценка технического состояния корпусов морских судов / А.И. Максимаджи, Л.М. Беленький, А.С. Брикер, А.Ю. Неугодов. Л.: Судостроение, 1982. 156 с.
9. Егоров Г. В. Об определении расчетных скоростей износа корпусов судов смешанного «река – море» плавания // Судостроение. 2007. № 3.
10. Сиверцев И. Н. Расчет и проектирование судовых конструкций (суда металлические). М. : Транспорт, 1968.
11. Прохнич В.П. Влияние коррозионного износа на долговечность элементов судокорпусных конструкций: Дис. канд. техн. наук. Горький, 1980. 203 с.
12. Вентцель Е.С., Овчаров Л.А. Теория вероятностей и ее инженерные приложения. М.: Наука, 1988. 480 с.
13. Рябов А.А. «Оценочная деятельность в федеральном государственном учреждении «Российский Речной Регистр». Имущественные отношения в РФ №9 (108) 2010.
14. Локтионов А.Н «Особенности сбора информации для оценки судов, позиционирование объекта оценки на рынке». Журнал СПО РОО. Вопросы оценки №4-2011, №1-2012
15. Cady Richard A. Marine Survey Practice. Principal Surveyor-Atlantic District United States Salvage, Association, Inc., 1972.