

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от « _____ » _____ г. № _____

МОСКВА

О внесении изменений
в постановление Правительства Российской Федерации
от 12 августа 2010 г. № 620 и внесении изменений
в технический регламент о безопасности объектов морского транспорта,
утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации
от 12 августа 2010 г. № 620»

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Дополнить постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 34, ст. 4475) пунктом следующего содержания:

«Установить, что требования технического регламента, отличающиеся от требований, регламентируемых нормативными документами, действующими на территории Российской Федерации до его вступления в силу, распространяются на суда, проекты которых согласованы и контракты на строительство которых заключены после вступления в силу технического регламента».

2. Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в технический регламент о безопасности объектов морского транспорта, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620.

Председатель

Правительства

Российской Федерации

Д. Медведев

| | | |
|---|-------|-----------------|
| И.о. директора ДМР | _____ | С.Н. Сарицкий |
| « ____ » _____ 2013 г. | | |
| Директор ДМР | _____ | К.Г. Пальников |
| « ____ » _____ 2012 г. | | |
| Заместитель директора ДМР | _____ | В.В. Ключев |
| « ____ » _____ 2013 г. | | |
| Начальник отдела безопасности на морском и речном транспорте ДМР | _____ | О.А. Зборовский |
| « ____ » _____ 2013 г. | | |
| Главный специалист-эксперт отдела безопасности на морском и речном транспорте ДМР | _____ | Н.А. Дмитриев |
| « ____ » _____ 2013 г. | | |

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от _____ № _____

**Изменения,
которые вносятся в технический регламент о безопасности объектов
морского транспорта**

1. Подпункт «а» пункта 3 дополнить новыми абзацами:
«на суда, контракты, на рассмотрение проектов которых, заключены, или контракты на постройку которых заключены, или кили которых заложены, или поставки которых выполнены до вступления в силу настоящего технического регламента;
на материалы и изделия для судов, указанных в настоящем пункте;».
2. Третий абзац подпункта «а» пункта 5 изложить в следующей редакции: «материалы, изделия и оборудование, предусмотренные приложением _____ № _____ 1 к настоящему техническому регламенту и предназначенные для судов,

указанных

в предыдущем абзаце;».

3. Пункт 8 дополнить новым подпунктом:

«э)» дата выпуска в обращение на территории Российской Федерации объекта морского транспорта, перечисленного во втором абзаце подпункта «а» пункта 5» - дата государственной регистрации судна в соответствии с пунктом 1 или 2 статьи 16 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.».

4. В подпунктах «ж», «и» пункта 32, а также в пункте 61 и в подпунктах «г» и «о» пункта 65 цифры «61» заменить на цифры «60».

5. В подпункте «о» пункта 65 после слов «в течение не менее 30 минут» дополнить словами «в соответствии с «Конвенцией от 1974 года», а также после слов «сертификат пожарной безопасности» дополнить словами «в соответствии

с техническим регламентом о требованиях пожарной безопасности».

6. Второй абзац пункта 108 изложить в следующей редакции:

Для судов валовой вместимостью 300 и более, а также всех пассажирских судов, до даты первого классификационного освидетельствования органом классификации судов после 1 января 2014 года, но не позднее 31 декабря 2014 года в состав навигационного оборудования должна входить аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (судовой приемоиндикатор ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающий определение текущих координат судна автоматическим способом и отображение этих координат в любое время в течение предполагаемого рейса).

7. В подпункте «в» пункта 134 после слов «250 метров.» дополнить словами «Обзор поверхности моря с места управления судном не должен быть затенен на расстоянии более чем на две длины судна или 500 м, смотря по тому, что меньше, впереди носовой оконечности до 10 градусов на каждый борт независимо от осадки судна, дифферента и палубного груза. При данном обзоре каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5 градусов в соответствии с Конвенцией от 1974 года».

8. Подпункт «д» пункта 134 изложить в следующей редакции:

«д) теневые сектора, создаваемые грузом, грузовыми устройствами и другими препятствиями за пределами рулевой рубки, затрудняющие обзор поверхности моря прямо по ходу судна, наблюдаемой с места управления, не должны превышать 10 градусов каждый. Суммарный теневой сектор не должен превышать 20 градусов. Сектора беспрепятственного обзора между теневыми секторами должны быть не менее 5 градусов в соответствии с Конвенцией от 1974 года».

9. Пункт 148 изложить в следующей редакции:

«148. Требования настоящего раздела, отличающиеся от требований, регламентируемых нормативными документами, действующими на

территории Российской Федерации до вступления в силу настоящего технического регламента, распространяются на суда, проекты которых согласованы и контракты, на строительство которых заключены (или которых заложены) после вступления в силу технического регламента».

10. В пункте 162 слова «предусмотренных пунктами 164-169» заменить словами «предусмотренных пунктами 163-169».

11. В пункте 212 слова «предусмотренных пунктами 212-215» заменить словами «предусмотренных пунктами 213-215».

12. В подпункте «в» пункта 220 слова «обеспечение систематических и инструментальных наблюдений» заменить словами «обеспечение систематических инструментальных наблюдений».

13. В пункте 223 слова «подвергшемуся физическому износу в процессе его технической эксплуатации» заменить словами «подвергшемуся физическому износу в процессе его эксплуатации».

14. В подпункте «а» пункта 225 слова «производство работ в условиях, действующих на ремонтном предприятии» заменить словами «производство работ в условиях, действующих на ремонтируемом объекте».

15. В подпункте «а» пункта 248 после слов «документы о соответствии объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором» дополнить словами «и третьем».

16. В пункте 2 раздела «Спасательные средства» Приложения №1 строку в таблице

| Код ОКП | Наименование объекта технического регулирования | Правила Конвенции от 1974 года <1>, резолюции и циркуляры Международной морской организации, которым должен соответствовать объект технического регулирования |
|---------|---|---|
| 74 4800 | спасательные круги | правило III/4, правило X/3, правила III/7.1 и III/34, правила 8.1 и 8.3 Кодекса ВС 2000 года*(2), резолюция MSC. 48(66), резолюция MSC. 97(73), резолюция MSC. 81(70) |

заменить строкой следующего содержания:

| | | |
|-----------------------------|--|---|
| 64 0107; 64 1836 0108 | 1836 спасательные круги КС-01 и КС-02 | правило III/4, правило X/3, правила III/7.1 и III/34, правила 8.1 и 8.3 Кодекса ВС 2000 года*(2), резолюция MSC. 48(66), резолюция MSC. 97(73), резолюция MSC. 81(70) |
|-----------------------------|--|---|

17. В пункте 2 раздела «Спасательные средства» Приложения №1 строку:

| | | |
|---------|---|--|
| 74 4800 | огни, указывающие местоположение спасательных средств: а) для коллективных спасательных средств и дежурных шлюпок; б) для спасательных кругов; в) для спасательных жилетов | правило III/4, правило X/3, правила III/7.1.3, III/22.1.2, III/22.3.1, III/32.1, III/32.2 и III/34, резолюция MSC. 48(66), резолюция MSC. 97(73), правила 8.1, 8.3 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года*(2), циркуляр MSC/Circ.885, резолюция MSC. 81(70) |
|---------|---|--|

заменить строкой следующего содержания:

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| 64 0109; 64 1836 0100 | 1836 Огни самозажигающиеся ОС-01 и ОС-04АСм | правило III/4, правило X/3, правила III/7.1.3, III/22.1.2, III/22.3.1, III/32.1, III/32.2 и III/34, резолюция MSC. 48(66), резолюция MSC. 97(73), правила 8.1, 8.3 и 8.10 Кодекса ВС 2000 года*(2), циркуляр MSC/Circ.885, резолюция MSC. 81(70) |
|-----------------------------|---|--|

18. В пункте 2 раздела «Спасательные средства» Приложения №1 строку:

| | | |
|---------|---|--|
| 74 4800 | автоматически действующие шашки для спасательных кругов | правило III/4, правило III/34, правила III/7.1.3 и III/34, правила 8.1 и 8.3 Кодекса ВС 2000 года*(2), резолюция MSC. 48(66), резолюция MSC. 81(70), резолюция MSC. 97(73) |
|---------|---|--|

заменить строкой следующего содержания:

| | | |
|---------|------------------|--|
| 72 7530 | буй светодымящий | правило III/4, правило III/34, правила III/7.1.3 и III/34, правила 8.1 и 8.3 Кодекса ВС 2000 года*(2), резолюция MSC. 48(66), резолюция MSC. 81(70), резолюция MSC. 97(73) |
|---------|------------------|--|

19. В пункте 2 раздела «Спасательные средства» Приложения №1 строку:

| | | |
|----------|-------------------------|----------------|
| 64 1780; | фальшфейеры (визуальные | правило III/4, |
|----------|-------------------------|----------------|

64 1800 сигнальные средства) правило III/34,
резолюция MSC. 48(66),
резолюция MSC. 81(70)

заменить строкой следующего содержания:
72 7530 фальшфейеры правило III/4,
правило III/34,
резолюция MSC. 48(66),
резолюция MSC. 81(70)

20. В пункте 2 раздела «Спасательные средства» Приложения №1 строку:

64 1800; плавучие дымовые правило III/4,
64 1780 шашки (визуальные правило III/34,
сигнальные средства) резолюция MSC. 48(66),
резолюция MSC. 81(70)

заменить строкой следующего содержания:
72 7550 шашка дымовая плавучая правило III/4,
правило X/3,
резолюция MSC. 48(66),
резолюция MSC. 81(70)

| | | | |
|---|-------|--|-----------------|
| И.о. директора ДМР | | | |
| «__» _____ 2013 г. | _____ | | С.Н. Сарицкий |
| Директор ДМР | | | |
| «__» _____ 2012 г. | _____ | | К.Г. Пальников |
| Заместитель директора ДМР | | | |
| «__» _____ 2013 г. | _____ | | В.В. Ключев |
| Начальник отдела безопасности на морском и речном транспорте ДМР | | | |
| «__» _____ 2013 г. | _____ | | О.А. Зборовский |
| Главный специалист-эксперт отдела безопасности на морском и речном транспорте ДМР | | | |
| «__» _____ 2013 г. | _____ | | Н.А. Дмитриев |
| | | | |
| Директор ДМР | | | |
| «__» _____ 2012 г. | _____ | | К.Г. Пальников |
| Заместитель директора ДМР | | | |
| «__» _____ 2012 г. | _____ | | В.В. Ключев |

Начальник отдела безопасности на морском и речном транспорте ДМР _____

О.А. Зборовский

« ____ » _____ 2012 г.

Главный специалист-эксперт отдела безопасности на морском и речном транспорте ДМР _____

Н.А. Дмитриев

« ____ » _____ 2012 г.

Ряд положений TP-620 содержат требования, более высокие по сравнению с международными конвенциями, в том числе:

- пунктом 32.ж) TP-620 установлено: *«на нефтеналивном судне, перевозящем легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки 61 градус Цельсия и ниже, операции со стальными тросами разрешаются только на палубах надстроек, не являющихся верхом грузовых наливных трюмов»*. В Резолюции ИМО MSC.269(85) ANNEX4 точкой отсчета в подобных случаях является 60 градусов Цельсия;

Принимается.
Готовится проект
Федерации о внесении

- в соответствии с пунктом 65.о) TP-620 *«...Комплекты снаряжения пожарного должны состоять из комплекта личного снаряжения и автономного дыхательного аппарата... Баллоны автономного дыхательного аппарата должны содержать не менее 1200 литров воздуха, или аппарат должен быть способен действовать в течение не менее 30 минут...На снаряжение пожарного необходимо иметь сертификат пожарной безопасности»*, для получения которого необходимо выполнить требование части 4 статьи 119 Федерального закона Российской Федерации от 22 июля 2008 г. N 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности" о том, что: *«Время защитного действия дыхательных аппаратов со сжатым воздухом (при легочной вентиляции 30 литров в минуту) должно быть не менее 1 часа, кислородно-изолирующих аппаратов - не менее 4 часов»*.

Принимается.
Готовится проект
Федерации о внесении

Пунктом 2.1.2 Международного Кодекса по системам пожарной безопасности (Резолюция ИМО MSC.98(73)) автономный дыхательный аппарат, должен быть способен действовать не менее 30 мин;

65. На судне для борьбы с пожаром должны быть установлены стационарные системы пожаротушения и пожарной сигнализации с учетом потенциального развития пожара в защищаемых помещениях, а также противопожарное снабжение по нормам, установленным законодательством Российской Федерации в области пожарной безопасности и уполномоченным в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации органом технического надзора и классификации судов (далее - орган классификации судов). С этой целью должно обеспечиваться соблюдение следующих условий:

- о) на судне должно быть предусмотрено не менее 2 комплектов снаряжения пожарного, а на судне, перевозящем нефть и

Принимается.

легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градуса Цельсия, - не менее 4 комплектов. **Комплекты снаряжения пожарного должны состоять из комплекта личного снаряжения и автономного дыхательного аппарата.** Личное снаряжение должно состоять из защитной одежды из материала, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов огнем и паром, обуви из материала, не проводящего электричество, жесткого шлема, обеспечивающего защиту от ударов, безопасной электрической лампы с периодом горения не менее 3 часов, а также топора с рукояткой, обеспечивающей изоляцию от высокого напряжения. **Баллоны автономного дыхательного аппарата должны содержать не менее 1200 литров воздуха, или аппарат должен быть способным действовать в течение не менее 30 минут.** Для каждого дыхательного аппарата должен быть предусмотрен огнестойкий предохранительный трос длиной не менее 30 метров. **На снаряжение пожарного необходимо иметь сертификат пожарной безопасности;**

• в соответствии с пунктом 134.в) ТР-620 *«зона отсутствия видимости для судоводителя перед судном в порожнем состоянии с половиной судовых запасов на борту, но без балласта и без учета оптических средств, позволяющих уменьшить зону отсутствия видимости, не должна превышать 250 метров».*

ТР 134 в) зона отсутствия видимости для судоводителя перед судном в порожнем состоянии с половиной судовых запасов на борту, но без балласта и без учета оптических средств, позволяющих уменьшить зону отсутствия видимости, не должна превышать 250 метров;

д) в направлении обычной оси зрения судоводителя (по диаметральной плоскости) не должно находиться никаких стоек, столбов или надстроек;

В соответствии с требованиями СОЛАС 74 *«Обзор поверхности моря с места управления судном не должен быть затенен на расстоянии более чем на две длины судна или 500 м, смотря по тому, что меньше, впереди носовой оконечности до 10 градусов на каждый борт независимо от осадки судна, дифферента и палубного груза...»;*

• пунктом 134.д) ТР-620 установлено: *«в направлении обычной оси зрения судоводителя (по диаметральной плоскости) не должно находиться никаких стоек, столбов или надстроек».*

В соответствии с требованиями правила 22.1.2 Главы V СОЛАС 74:

«Теневые секторы, создаваемые грузом, грузовым устройством и другими препятствиями за пределами рулевой рубки, затрудняющие обзор поверхности моря впереди судна, наблюдаемой с места управления, не должны превышать 10 градусов каждый. Суммарный теневой сектор затрудненного обзора не должен превышать 20 градусов. Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами должны быть не менее 5 градусов...».

ТР п134

д) в направлении обычной оси зрения судоводителя (по диаметральной плоскости) не должно находиться никаких стоек, столбов или надстроек;

Кроме того, при наличии таких жестких требований в ТР-620 не

Готовится проект
Федерации о внесении

Принимается.
Готовится проект
Федерации о внесении

Принимается.
Готовится проект
Федерации о внесении

| | |
|--|---|
| <p>предусмотрено применение широко используемого в международном морском праве инструмента предоставления изъятий в отношении отдельных требований конвенций для отдельных судов. Так, например, Правилем 4 СОЛАС 74, предусмотрено:</p> <p><i>«а) если при исключительных обстоятельствах судно, обычно не совершающему международных рейсов, потребуется выполнить разовый международный рейс, то оно может быть освобождено Администрацией от выполнения любого требования настоящих правил, при условии что оно отвечает требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, являются достаточными для совершения такого разового рейса.</i></p> <p><i>б) Администрация может освободить любое судно, имеющее особенности нового типа, от выполнения любых положений, применение которых могло бы серьезно затруднить исследования в области улучшения таких особенностей и их внедрение на судах, совершающих международные рейсы. Однако такое судно должно отвечать требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, соответствуют тому виду эксплуатации, для которого оно предназначено, и обеспечивают его общую безопасность, а также являются приемлемыми для правительств государств, в которые предполагается заход судна».</i></p> | |
| <p>Очевидно, что применение требований ТР-620, превышающих положения международных конвенций, приведет к увеличению стоимости судов, материалов и изделий для судов, к увеличению сроков и стоимости оценки их соответствия, что существенно снизит конкурентоспособность судов под флагом Российской Федерации. Более широкая область распространения ТР-620 не позволяет привести его требования в соответствие с требованиями международных конвенций, что может отрицательно сказаться на привлекательности российских реестров судов, прежде всего международного российского реестра, и обесценить усилия морской администрации по привлечению судов под флаг Российской Федерации.</p> | <p>Готовится проект Федерации о внесении настоящим замечанием превышает положения</p> |
| <p>Также, применение требований ТР-620 исключает возможность приобретения либо аренду иностранных морских судов, поскольку их строительство осуществлялось и осуществляется в соответствии с требованиями применимых международных конвенций, но не технического регламента Российской Федерации.</p> | <p>Готовится проект Федерации о внесении настоящим замечанием превышает положения</p> |

32. На судне, перевозящем взрывоопасные грузы наливом, вместе с требованиями, предусмотренными пунктами 27 - 29 и 31 настоящего технического регламента, необходимо выполнение следующих требований:

ж) на нефтеналивном судне, перевозящем легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки 61 градус Цельсия и ниже, операции со стальными тросами разрешаются только на палубах надстроек, не являющихся верхом грузовых наливных трюмов;

и) на палубах, являющихся верхом танков для перевозки или хранения наливом легковоспламеняющихся жидкостей с температурой вспышки 61 градус Цельсия и ниже, кнехты, используемые при проведении швартовных и буксирных операций, должны устанавливаться на фундаменты, конструкция которых обеспечивает свободную циркуляцию воздуха под кнехтами;

61. На судне, перевозящем нефть и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градуса Цельсия, необходимо выполнять следующие требования:

65. На судне для борьбы с пожаром должны быть установлены стационарные системы пожаротушения и пожарной сигнализации с учетом потенциального развития пожара в защищаемых помещениях, а также противопожарное снабжение по нормам, установленным законодательством Российской Федерации в области пожарной безопасности и уполномоченным в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации органом технического надзора и классификации судов (далее - орган классификации судов). С этой целью должно обеспечиваться соблюдение следующих условий:

г) на судне, перевозящем нефть и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градуса Цельсия, грузовые насосные отделения должны быть оборудованы одной из следующих стационарных систем пожаротушения:

о) на судне должно быть предусмотрено не менее 2 комплектов снаряжения пожарного, а на судне, перевозящем нефть и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градуса Цельсия, - не менее 4 комплектов. Комплекты снаряжения пожарного должны состоять из комплекта личного снаряжения и автономного дыхательного аппарата. Личное снаряжение должно состоять из защитной одежды из материала, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов огнем и паром, обуви из материала, не проводящего электричество, жесткого шлема, обеспечивающего защиту от ударов, безопасной электрической лампы с периодом горения не менее 3 часов, а также топора с рукояткой, обеспечивающей изоляцию от высокого напряжения. Баллоны автономного дыхательного аппарата должны содержать не менее 1200 литров воздуха, или аппарат должен быть способным действовать в течение не менее 30 минут. Для каждого дыхательного аппарата должен быть предусмотрен огнестойкий предохранительный трос длиной не менее 30 метров. На снаряжение пожарного необходимо иметь сертификат пожарной безопасности;

65. На судне для борьбы с пожаром должны быть установлены стационарные системы пожаротушения и пожарной сигнализации с учетом потенциального развития пожара в защищаемых помещениях, а также противопожарное снабжение по нормам, установленным законодательством Российской Федерации в области пожарной безопасности и уполномоченным в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации органом технического надзора и классификации судов (далее - орган классификации судов). С этой целью должно обеспечиваться соблюдение следующих условий:

о) на судне должно быть предусмотрено не менее 2 комплектов снаряжения пожарного, а на судне, перевозящем нефть и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки ниже 61 градуса Цельсия, - не менее 4 комплектов. **Комплекты снаряжения пожарного должны состоять из комплекта личного снаряжения и автономного дыхательного аппарата.** Личное снаряжение должно состоять из защитной одежды из материала, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов огнем и паром, обуви из материала, не проводящего электричество, жесткого шлема, обеспечивающего защиту от ударов, безопасной электрической лампы с периодом горения не менее 3 часов, а также топора с рукояткой, обеспечивающей изоляцию от высокого напряжения. **Баллоны автономного дыхательного аппарата должны содержать не менее 1200 литров воздуха, или аппарат должен быть способным действовать в течение не менее 30 минут.** Для каждого дыхательного аппарата должен быть предусмотрен огнестойкий предохранительный трос длиной не менее 30 метров. На снаряжение пожарного необходимо иметь сертификат пожарной безопасности;

134. К ходовому мостику предъявляются следующие требования:

в) зона отсутствия видимости для судоводителя перед судном в порожнем состоянии с половиной судовых запасов на борту, но без балласта и без учета оптических средств, позволяющих уменьшить зону отсутствия видимости, не должна превышать 250 метров;

д) в направлении обычной оси зрения судоводителя (по диаметральной плоскости) не должно находиться никаких стоек, столбов или надстроек;

148. Требования настоящего раздела не применяются к объектам морского транспорта, указанным в подпункте "а" пункта 5 настоящего технического регламента, выпущенным в обращение на территории Российской Федерации до даты вступления в силу настоящего технического регламента.

162. Проектировщики, строители и эксплуатанты объектов инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить выполнение требований пожарной безопасности этих объектов, предусмотренных пунктами 164 - 169 настоящего технического регламента.

163. Перегрузочные причалы нефтегрузов, перевозимых наливом, должны быть обособленными от других перегрузочных комплексов порта и пассажирских терминалов.

164. Места погрузки (выгрузки) взрывоопасных веществ должны быть не ближе 250 метров от жилых строений, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, а также от общих мест погрузки и хранения грузов.

165. Территорию перегрузочных причалов необходимо содержать в чистоте и систематически очищать от горючих производственных и бытовых отходов. Освобождающаяся тара, упаковочный материал, металлическая стружка, промасленные обтирочные материалы и другие отходы необходимо удалять в специально отведенные для этого места и своевременно утилизировать.

166. Курение на причалах запрещается. На территории, где курение запрещено, на видных местах должны быть вывешены соответствующие запрещающие знаки.

167. Организационно-технические мероприятия по обеспечению пожарной безопасности включают:

а) обеспечение мер по созданию условий для эффективной и быстрой работы пожарных подразделений на объектах инфраструктуры морского транспорта;

б) организацию обучения персонала объектов инфраструктуры морского транспорта способам ликвидации аварий и обеспечение необходимой профессиональной и психологической подготовки обслуживающего персонала на этих объектах на случай борьбы с пожаром;

в) организацию мероприятий по спасанию людей во время пожаров и при ликвидации аварий на объектах инфраструктуры морского транспорта;

г) разработку схем эвакуации людей с использованием водяных завес, систем аварийной вентиляции и индивидуальных средств спасения;

д) проведение расследований, анализа и обобщения данных о пожарах и взрывах на объектах инфраструктуры морского транспорта с определением частоты событий, инициирующих пожароопасные аварии;

е) разработку комплексных планов по повышению уровня защиты объектов инфраструктуры морского транспорта по результатам обследования объектов инфраструктуры морского транспорта.

168. В целях пожарной безопасности на судне необходимо соблюдение следующих требований:

а) необходимо обеспечить с помощью технических решений предотвращение разрушений под действием первичных взрывов и пламени элементов управления системами противопожарной защиты, элементов подачи огнетушащих веществ и создания

водяных, паровых и газовых завес, устройств для смыва горючих жидкостей, сбора и самотушения пролитых горючих жидкостей, элементов средств связи и электропитания и средств отсечки поступления горючих жидкостей в очаг;

б) следует обеспечить оснащение пожарных подразделений, охраняющих объекты инфраструктуры морского транспорта, пожарной техникой, в том числе специальной передвижной пожарной техникой для тушения мощных пожаров, мощными лафетными стволами, управляемыми дистанционно и устойчивыми к возможному взрыву, а также носимыми приборами газового анализа на пары топлив и окислителей;

в) должны быть созданы условия для скорейшего ввода в действие пожарных подразделений путем устройства подъездных путей и создания возможности забора воды из акватории порта;

г) следует ограничить массу горючих неметаллических материалов и веществ, используемых в конструкциях объектов, изделий и оборудовании;

д) необходимо предусматривать оснащение оборудования на объекте быстродействующими, в том числе автоматическими, средствами отсечки поступления горючих жидкостей в аварийную зону;

е) необходимо предусматривать оснащение объектов инфраструктуры морского транспорта устройствами для ограничения растекания горючих жидкостей;

ж) должно быть обеспечено ограничение распространения пожара с помощью противопожарных разрывов и преград;

з) необходимо предусматривать устройство противопожарных перегородок и преград в кабельных каналах, тоннелях и паттернах;

и) следует обеспечивать оснащение оборудования объектов инфраструктуры морского транспорта огнепреградителями;

к) следует обеспечивать флегматизацию горючих смесей в оборудовании объектов инфраструктуры морского транспорта;

л) необходимо предусматривать размещение пожароопасного оборудования в изолированных помещениях;

м) во взрывоопасных зонах необходимо использовать взрывозащищенное электрооборудование и исключить все источники искрообразования;

н) необходимо предусматривать оснащение объектов инфраструктуры морского транспорта устройствами водяного смыва пролитых горючих жидкостей и окислителей;

о) для повышения огнезащитности элементов конструкций следует предусматривать применение огнезащитных красок и покрытий.

169. Объекты инфраструктуры морского транспорта должны отвечать требованиям законодательства Российской Федерации в области обеспечения пожарной безопасности, правил морской перевозки опасных грузов и настоящего технического регламента.

184. Обеспечение безопасности эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта должно осуществляться на основе выполнения следующих требований:

в) ведение технического надзора за объектом инфраструктуры морского транспорта;

212. Эксплуатирующая организация рейдового перегрузочного комплекса должна обеспечить выполнение требований безопасности его эксплуатации, предусмотренных пунктами 212 - 215 настоящего технического регламента.

213. Режим эксплуатации рейдового перегрузочного комплекса представляет собой совокупность условий, ограничений и требований, которые обеспечивают рациональное и безопасное использование сооружения и должны соблюдаться всеми лицами, связанными с эксплуатацией гидротехнических сооружений, включая экипажи ошвартованных на рейдовом перегрузочном комплексе судов и плавсредств.

214. Для обеспечения нормального режима эксплуатации рейдового перегрузочного комплекса эксплуатирующей организации необходимо:

а) ввести (обозначить на картах) границы рейдового перегрузочного комплекса с учетом операционной акватории и зон безопасности и правила плавания в районе этого комплекса;

б) не допускать превышения установленных в проекте рейдового перегрузочного комплекса значений допускаемых нагрузок и внешних воздействий;

в) соблюдать правила подхода, швартовки и стоянки судов и плавучих средств на рейдовом перегрузочном комплексе;

г) поддерживать в исправном состоянии элементы, устройства и оборудование рейдового перегрузочного комплекса;

д) соблюдать правила пожарной безопасности;

е) обеспечивать экологическую безопасность в районе рейдового перегрузочного комплекса;

ж) проводить мероприятия по предотвращению повреждений и обеспечению живучести (исправности) рейдового оборудования;

з) поддерживать проектные глубины на акватории рейдового перегрузочного комплекса и подходах к нему.

215. Эксплуатацию рейдового перегрузочного комплекса необходимо выполнять с соблюдением следующих требований:

а) необходимо выполнение установленных ограничений по водоизмещению ошвартованного судна и гидрометеорологическим условиям (скорость ветра и течения, интенсивность волнения);

б) необходимо постоянное наблюдение со стороны вахтенной службы судна за его положением и дрейфом относительно берега и навигационных опасностей, а также осуществление ежедневных осмотров надводной части бочки и швартова;

в) в случае обнаружения превышения скорости ветра и высот волн по отношению к допускаемой скорости ветра и высоты волны, а также при обнаружении сноса судна судно должно покинуть рейдовую стоянку.

220. При временном выводе объекта инфраструктуры морского транспорта из эксплуатации собственником такого объекта должны быть предусмотрены меры, необходимые для исключения или сведения к минимуму риска его аварии. С этой целью необходимо предусмотреть и обеспечить выполнение следующих требований, обеспечивающих недопущение причинения вреда жизни, здоровью людей, имуществу физических и юридических лиц и окружающей среде:

в) необходимо осуществить организацию и обеспечение систематических и инструментальных наблюдений за деформациями объекта;

223. Для сохранения и восстановления технических и эксплуатационных характеристик объекта инфраструктуры морского транспорта, подвергнувшегося физическому износу в процессе его технической эксплуатации, следует планировать и реализовывать ремонтные работы (текущий и капитальный ремонт). К капитальному ремонту относятся работы, в процессе которых производится восстановление, замена или защита основных конструкций, обеспечивающих прочность, устойчивость и долговечность сооружения в целом или его частей. В зависимости от объема и состава работ капитальный ремонт может быть выборочным или комплексным.

225. Капитальный ремонт объекта инфраструктуры морского транспорта не допускается выполнять без проекта ремонта этого объекта и проекта производства ремонтных работ этого объекта, которые должны учитывать следующие особенности:

а) производство работ в условиях, действующих на ремонтном предприятии;

248. Орган классификации судов оформляет следующие документы:

а) документы о соответствии объектов морского транспорта, указанных в абзаце втором подпункта "а" пункта 5 настоящего технического регламента, требованиям настоящего технического регламента, которые выдаются на основании положительных результатов технического наблюдения за строительством (изготовлением) объекта технического регулирования и (или) освидетельствования судна и его элементов;

249. Оценка соответствия объектов инфраструктуры морского транспорта требованиям настоящего технического регламента проводится в форме государственного контроля (надзора).