

УТВЕРЖДЕНО  
Приказ Министерства  
транспорта и коммуникаций  
Республики Беларусь  
10.06.2010 № 208-У

## **ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

### **ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящие Правила разработаны в соответствии со статьей 20 Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь и устанавливают основные организационные и технические требования к эксплуатации судов, плавучих объектов, механизмов и оборудования, эксплуатируемых в портах (далее - эксплуатируемые объекты).

2. Настоящие Правила обязательны для исполнения организациями внутреннего водного транспорта, входящими в систему Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее - Минтранс).

3. Техническая эксплуатация внутреннего водного транспорта не допускается при отсутствии в организациях эксплуатационных документов в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов по технической эксплуатации внутреннего водного транспорта.

4. Ремонт эксплуатируемых объектов осуществляется в соответствии с проектной, технической и ремонтной документацией на них.

5. При эксплуатации внутреннего водного транспорта должны соблюдаться требования охраны труда в соответствии с законодательством, локальными правовыми актами, устанавливающими требования к охране труда.

### **ГЛАВА 2 ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ, ЗАНЯТЫМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

6. Работники, занятые технической эксплуатацией внутреннего водного транспорта выполняют следующие функции:  
обеспечение безопасности плавания судов по судоходным путям;

обеспечение безопасной эксплуатации гидротехнических сооружений;

обеспечение безопасности пассажиров и членов экипажа судна;

обеспечение сохранности перевозимых грузов;

соблюдение сроков доставки грузов и пассажиров;

обеспечение безопасности погрузочно-разгрузочных и других работ;

обеспечение безаварийной работы судов;

повышение эффективности работы эксплуатируемых объектов.

7. В каждой организации внутреннего водного транспорта должны быть распределены границы и функции по обслуживанию эксплуатируемых объектов между структурными подразделениями организации, а также определены должностные обязанности работников, занятых технической эксплуатацией внутреннего водного транспорта.

8. Работники, занятые технической эксплуатацией внутреннего водного транспорта, должны знать и выполнять в соответствии с должностными обязанностями требования законодательства.

9. Работники, занятые технической эксплуатацией внутреннего водного транспорта, не допускаются к работе при наличии медицинских противопоказаний по выполнению соответствующей работы и обязаны проходить ежегодное медицинское освидетельствование в порядке, устанавливаемом Министерством здравоохранения Республики Беларусь.

10. Работники, занятые технической эксплуатацией внутреннего водного транспорта, должны проходить проверку знаний по безопасным методам и приемам работы, инструктаж и проверку знаний по вопросам охраны труда в соответствии с Инструкцией о порядке обучения, стажировки, инструктажа и проверки знаний работающих по вопросам охраны труда, утвержденной постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 28 ноября 2008 г. № 175.

Каждый работник, занятый технической эксплуатацией внутреннего водного транспорта, в пределах возложенных на него функций должен обеспечивать соответствие устройства и эксплуатации судов, механизмов и оборудования правилам техники безопасности и пожарной безопасности.

11. Работники, занятые технической эксплуатацией внутреннего водного транспорта, несут ответственность за его безопасную эксплуатацию в соответствии с законодательством.

12. Порядок организации и выполнения перевозок грузов внутренним водным транспортом определен Правилами перевозок

грузов внутренним водным транспортом, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 января 2005 г. № 3, Правилами по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом в Республике Беларусь, утвержденными постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 6 января 2009 г. № 1.

13. Порядок организации и выполнения перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом определен Правилами перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29 ноября 2004 г. № 42.

### ГЛАВА 3 ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ СУДОВ

14. Движение и обработка транспортных грузовых судов организуется по графику движения судов, а пассажирских судов - по расписанию или в соответствии с договором.

15. График движения судов должен обеспечить:  
удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;  
безопасность движения судов по участкам внутреннего водного пути;

рациональное использование судов и погрузочно-разгрузочных механизмов;

эффективное использование пропускной способности внутреннего водного пути и перерабатывающей способности портов;

согласование движения судов с пропускной способностью участка внутреннего водного пути, производительностью перегрузочных машин, а также с работой смежных видов транспорта.

16. Оперативное руководство работой судов осуществляется диспетчерской службой порта или республиканского унитарного предприятия внутренних водных путей. При этом диспетчер обязан обеспечить выполнение графика движения.

17. Отправление судна в рейс производится на основании диспетчерского распоряжения после подтверждения капитаном или вахтенным начальником судна о готовности судна к отправлению.

18. Диспетчерское распоряжение составляется в двух экземплярах. Один экземпляр вручается капитану или вахтенному начальнику судна, другой - остается в диспетчерском пункте отправления судна.

Диспетчерское распоряжение, передаваемое на судно по

радиосвязи, составляется в одном экземпляре с указанием времени передачи и лица, принявшего это распоряжение на судне. О принятии диспетчерского распоряжения производится запись в вахтенном журнале судна.

19. Одновременно с вручением или передачей диспетчерских распоряжений диспетчер информирует капитанов или вахтенных начальников о состоянии пути, судоходных условиях и поступивших предупреждениях гидрометеорологической службы.

20. Капитанам или вахтенным начальникам буксирных и грузовых самоходных судов не допускается выходить в рейс без диспетчерского распоряжения, а также осуществлять перевозку грузов, не предусмотренных диспетчерским распоряжением.

21. Капитаны или вахтенные начальники судов докладывают диспетчеру по радиосвязи о начале и окончании рейса, состоянии судна, буксируемого состава за два часа до прибытия в пункт назначения.

22. При угрозе вынужденной остановки судна или буксируемого состава вахтенный начальник обязан вызвать капитана или старшего по должности из экипажа судна для принятия решения о возможности дальнейшего следования.

В случае невозможности дальнейшего следования судна капитан или старший по должности член экипажа обязан:

поставить судно или состав в безопасное место и прочно его учалить;

немедленно установить соответствующие сигналы ограждения судна и состава;

сообщить диспетчеру о причинах остановки, необходимой помощи и предполагаемом времени возобновления движения;

принять меры к устранению причин, вызвавших остановку судна.

23. При внезапном образовании ледовых явлений, препятствующих судоходству, капитан судна обязан принять меры по безаварийному прибытию в пункт назначения и обеспечению сохранности груза.

#### ГЛАВА 4 ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

24. Технический надзор и классификация судов внутреннего водного транспорта осуществляется республиканским унитарным предприятием по техническому надзору и классификации судов «Белорусская инспекция Регистра» (далее – РУП «БИР»).

РУП «БИР» проводит первоначальные, ежегодные, очередные и

внеочередные освидетельствования, результаты которых оформляются актами.

25. В целях обеспечения безопасного судоходства и эксплуатации внутреннего водного транспорта должен осуществляться осмотр технического состояния судна вахтенным начальником судна при приемке вахты ежедневно и под руководством капитана, командира судна - один раз в неделю.

Результаты осмотров теплоходов должны вноситься в вахтенный журнал теплохода по форме согласно приложению 1.

Результаты осмотров земснарядов должны вноситься в вахтенный журнал земснаряда по форме согласно приложению 2.

26. В целях оценки работы членов экипажей судов по поддержанию судов в исправном техническом состоянии должны проводиться ежегодно инспекторские осмотры судов комиссией, назначенной судовладельцем.

## ГЛАВА 5 ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ВАХТЕННЫХ ЖУРНАЛОВ СУДОВ

27. Вахтенные журналы теплохода и земснаряда должны иметь твердую обложку, быть пронумерованы, прошнурованы, скреплены подписью капитана (командира).

На скрепляемых журналах на последнем листе должна быть совершена надпись: «Всего пронумеровано, прошнуровано и скреплено на \_\_\_ листах».

28. Запись в журналах должна быть четкой. Исправления без заверения оговорок и занесение записей карандашом не допускаются.

29. Ведение журналов возлагается на вахтенного начальника судна. Капитан (командир) судна проверяет ведение журналов и удостоверяет подписью их содержание за каждые сутки.

30. Надзор за правильностью ведения журналов возлагается на капитана (командира) судна.

31. Вахтенный журнал судна должен находиться на судне.

32. В случае возникновения угрозы гибели судна капитан (командир) должен принять все меры к сохранению вахтенного журнала.

33. Срок хранения вахтенного журнала устанавливается в соответствии с перечнем документов, образующихся в деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и его подведомственных организаций, с указанием сроков хранения, утвержденным постановлением Министерства транспорта и

коммуникаций Республики Беларусь и Министерства юстиции Республики Беларусь от 15 мая 2017 г. № 21/86.

## ГЛАВА 6 ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

34. При эксплуатации судов на внутренних водных путях необходимо учитывать гарантированные габариты судовых ходов внутренних водных путей, которые устанавливаются техническим заданием по обслуживанию, улучшению и развитию внутренних водных путей Республики Беларусь (далее - техническое задание), утверждаемым Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь на очередной календарный год.

35. Суда, составы судов, работающие на внутренних водных путях, должны иметь запасы по глубине, ширине и длине в соответствии с требованиями Правил плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 октября 2005 г. № 60 (далее - Правила плавания).

36. Эксплуатация самоходных судов, за исключением маломерных судов, по внутренним водным путям осуществляется с использованием лоцманских карт или схем судового хода, которые должны быть на каждом самоходном судне.

37. Изменения состояния внутренних водных путей и судоходной обстановки, происходящие в период навигации, должны доводиться диспетчерами портов, республиканских унитарных предприятий внутренних водных путей до сведения судоводителей, которые вносят указанные изменения в лоцманские карты, схемы судовых ходов.

38. Схемы расстановки знаков на внутренних водных путях корректируются в межнавигационный период и в период навигации прорабами путевых работ и мастерами пути, согласовываются и утверждаются в соответствии с требованиями Инструкции о порядке выполнения путевых работ и содержания судоходных гидротехнических сооружений на внутренних водных путях Республики Беларусь, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 апреля 2008 г. № 61 (далее - Инструкция о порядке выполнения путевых работ и содержания судоходных гидротехнических сооружений).

39. При движении судов и составов по озерам и водохранилищам судоводители должны заблаговременно получать долгосрочные и краткосрочные прогнозы погоды.

40. Движение судов со скоростями, выше безопасных скоростей, установленных Правилами плавания, по каналам не допускается.

41. Пропуском судов через шлюзы, расстановкой судов в камере шлюза руководит вахтенный начальник шлюза.

42. Шлюзование маломерного судна допускается только в светлое время суток при условии, если шлюзующееся маломерное судно технически исправно и имеет установленные законодательством документы.

43. В целях безопасной эксплуатации судов на внутренних водных путях расстановка навигационных знаков и организация работы по их содержанию и обслуживанию осуществляются в соответствии с Инструкцией о порядке выполнения путевых работ и содержания судоходных гидротехнических сооружений.

## ГЛАВА 7

### НАДЗОР ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ И ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

44. Для надзора состояния водного пути, условий судоходства на внутренних водных путях и качества содержания навигационной обстановки ежемесячно должны проводиться инспекторские осмотры пути комиссией из представителей республиканских унитарных предприятий внутренних водных путей и государственного учреждения «Белорусская инспекция речного судоходства» (далее - БИРС).

45. В целях безопасной эксплуатации судов на гидротехнических сооружениях ежегодно в период навигации должны проводиться инспекторские осмотры технического состояния гидротехнических сооружений.

## ГЛАВА 8

### ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ СУДОВ

46. Характеристики и техническое состояние судна и всех его элементов должны соответствовать проекту постройки или модернизации судна, а также документам, выданным РУП «БИР», ТКП 044-2006 (02190) Правила обеспечения безопасности труда на судах, утвержденного приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 20 декабря 2006 г. № 407-Ц «Об утверждении

технического кодекса установившейся практики» (далее - ТКП 044-2006), Правилам плавания, Специфическим требованиям по обеспечению пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта, утвержденных Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 22 августа 2019 г. № 560 (далее – Специфические требования), Санитарным нормам и правилам «Требования к условиям труда работающих и содержанию производственных объектов», утвержденных постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 8 июля 2016 г. № 85, а также требованиям, предъявляемым к безопасной перевозке опасных грузов.

47. Суда должны эксплуатироваться в соответствии с технической документацией по эксплуатации, обслуживанию и ремонту и содержаться в состоянии, обеспечивающем надежную и экономичную работу, безопасность судоходства и пожарную безопасность.

48. При обнаружении повреждений судна и его механизмов капитан (командир, шкипер) судна обязан принять меры к их устранению силами экипажа судна и в установленном порядке доложить о случившемся владельцу судна. При получении судном повреждений, требующих ремонта его основных элементов, оно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию РУП «БИР».

49. При вводе в эксплуатацию суда должны:

находиться в исправном техническом состоянии, подтверждаемом документами освидетельствования РУП «БИР» или актами технического осмотра комиссией судовладельца, а также актами приемки судна в эксплуатацию;

иметь на борту судовые документы в соответствии с требованиями Правил плавания;

быть укомплектованы квалифицированным экипажем согласно штатному расписанию;

быть укомплектованы запасными частями, инвентарем, аварийным снабжением и спасательными средствами в соответствии с установленными нормами.

50. Судовая техническая документация должна выдаваться на суда организацией, осуществляющей строительство судна, а при модернизации или восстановительном ремонте - организацией, их осуществляющей. Судовая техническая документация должна быть зарегистрирована в инвентарной книге судна.

51. Вахтенный и машинный журналы должны храниться в рулевой рубке.

Ответственность за правильное ведение машинного журнала



возлагается на механика судна.

52. Записи в журналах и других судовых документах должны оформляться своевременно с заполнением всех предусмотренных формой граф и строк.

53. Суда должны быть окрашены в соответствии с ведомостью грунтовки и окраски проекта судна.

54. Переоборудование и модернизация судов должны осуществляться с согласия разработчика проекта судна и по утвержденному проекту.

55. Эксплуатация судна, в том числе судовождение, обслуживание главных и вспомогательных механизмов, устройств, систем и судна в целом, выполнение административно-хозяйственных работ возлагаются на экипаж судна.

56. Запасные части, инструмент, средства измерений, навигационное оборудование, приспособления и инвентарь должны использоваться по прямому назначению и храниться в специально отведенных местах.

57. Техническое обслуживание судов должно осуществляться в соответствии с графиками, утвержденными должностными лицами, ответственными за эксплуатацию судов. Периодичность и перечень работ, выполняемых при проведении технического обслуживания, устанавливаются эксплуатационными документами.

58. Суда должны использоваться по их прямому назначению. Для работы в ледовых условиях должны использоваться суда, имеющие специальное подкрепление корпуса.

Не допускается работа во льдах судов, не имеющих специального подкрепления корпуса судна, за исключением случаев спасания людей, судов.

59. Суда, используемые для перевозок в международном сообщении, должны соответствовать требованиям международных конвенций и соглашений.

60. Перевозка пассажиров осуществляется на пассажирских судах и судах, специально оборудованных для перевозки пассажиров.

## ГЛАВА 9 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ОРГАНИЗАЦИЙ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

61. Ответственность за организацию технической эксплуатации судов, за поддержание в исправном техническом состоянии

транспортных, технических, вспомогательных судов в организациях внутреннего водного транспорта несет служба, ответственная за судовое хозяйство.

62. В период эксплуатации судна ответственность за поддержание его в исправном техническом состоянии, правильную организацию судовых работ, техническое обслуживание судна, правильность погрузки и разгрузки судна, а также определение веса груза несет капитан (шкипер), на земснаряде и приписанных к нему судах - командир.

63. Ответственность за исправную и бесперебойную работу судовых механизмов и устройств возлагается на механика судна.

64. Ответственность за противопожарное состояние судов, работающих без команд, во время их движения от пункта отправления до пункта назначения возлагается на капитанов буксиров-толкачей, в период погрузочно-разгрузочных работ - начальников участков, причалов, пристаней, во время нахождения на рейдах - капитанов рейдов и диспетчеров.

65. Ответственность за безопасность судна и экипажа, а также за его противопожарное состояние возлагается на капитана (командира, шкипера).

66. Ответственность за техническое состояние, сохранность груза и обслуживание несамоходных судов без экипажей в рейсе возлагается на экипажи грузовых теплоходов и буксиров-толкачей с момента оформления приема-передачи в судовом журнале несамоходного судна.

67. Ответственность за техническое состояние механизмов, устройств, оборудования, а также за их своевременное обслуживание возлагается на членов экипажа судна, закрепленных за ними.

68. На судне должны быть составлены и утверждены капитаном, командиром расписания вахт с распределением членов экипажа судна по вахтам с указанием времени смены и расписания по тревогам общесудовой, «Человек за бортом», шлюпочной (при оставлении судна).

69. На судне должны:

соблюдаться режим рабочего времени и отдыха;

составляться и выполняться графики технического обслуживания судна;

осуществляться систематические наблюдения теплотехнических показателей на судне.

## ГЛАВА 10 ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОРПУСА СУДНА

70. Корпус судна и его надстройки должны обеспечивать безопасность судоходства.

71. При эксплуатации судна его экипаж должен вести систематическое наблюдение за техническим состоянием корпуса судна, при этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение его водонепроницаемости.

72. При обнаружении пропусков воды в подводной части корпуса судна, как временная мера, могут быть допущены цементные заделки (не более одной в одном отсеке и не более трех по всему корпусу судна), устранение которых может быть отсрочено до очередного судоремонта.

73. О наличии дефектов в корпусе судна должна быть произведена запись в вахтенном журнале.

74. При технической эксплуатации судна для снижения коррозионного изнашивания его корпуса следует принимать следующие меры:

своевременно удалять воду и загрязнения из междудонных и межбортовых пространств, под механизмами, котлами, у приемных сеток судовых систем и в других труднодоступных местах;

устранять обнаруженные при внешнем осмотре дефекты защитных покрытий (отслаивание, растрескивание, шелушение, появление ржавчины);

осуществлять периодическое вентилирование помещений с повышенной влажностью воздуха, а также труднодоступных мест, в которых возможно скопление воды в результате отпотевания, протечек и других причин.

75. Для освидетельствования подводной части корпуса судна, обеспечения нормальной его эксплуатации и предохранения от износа, суда должны подвергаться плановому докованию с выполнением профилактических работ и ремонта подводной части.

Допускается проверять техническое состояние корпуса судна с использованием приборов неразрушающего контроля без подъема судов на слип.

76. Погрузочно-разгрузочные работы на судах должны производиться с обеспечением сохранности корпуса судна.

77. Порядок загрузки и разгрузки судна, а также меры, гарантирующие его сохранность, должны соответствовать требованиям инструкции по погрузке и выгрузке, разрабатываемой судовладельцем

для каждого проекта судна.

78. Не допускается выпускать судно в плавание в случае несоответствия состояния корпуса судна техническим требованиям, а также при незадраенных люках водонепроницаемых отсеков, незакрепленных грузах с учетом района плавания.

79. В целях сохранности корпуса судна не допускается:

постановка судна к причалу для погрузки или выгрузки при недостаточном запасе воды под днищем;

погрузка судна до осадки, превышающей предельную линию осадки, нанесенную грузовой маркой;

приемка груза и пассажиров на судно в количестве, превышающем грузоподъемность судна;

погрузка или выгрузка грузов, не предусмотренных проектом судна, без предварительного определения расчетных нагрузок;

загрузка сухогрузных судов с незачищенными трюмами (за исключением судов, перевозящих однородные грузы на небольшие расстояния);

выход в рейс судов с трюмами, незачищенными после перевозки опасных грузов;

производство ремонтных работ с применением открытого огня в цистернах нефтеналивных судов, топливных и масляных цистернах других судов до их зачистки и дегазации.

## ГЛАВА 11 ЭКСПЛУАТАЦИЯ РУЛЕВОГО УСТРОЙСТВА СУДНА

80. Рулевое устройство судна (далее - рулевое устройство) должно обеспечивать при эксплуатации судна его непрерывное управление, в том числе при отказе основного привода или отключении основного источника энергии.

81. Капитан судна должен систематически, не реже одного раза в неделю, осматривать рулевое устройство. При касании судном грунта должен быть произведен внеочередной осмотр рулевого устройства.

82. Рулевое устройство должно иметь исправные детали крепления и соединения, достаточное количество смазки трущихся частей. Рулевое устройство с гидравлическим приводом должно иметь необходимое количество рабочей жидкости в системе гидравлики, достаточную плотность соединений, исправное состояние уплотняющих элементов и предохранительных клапанов.

83. Осмотр и обслуживание электрооборудования рулевого устройства должны производиться в объеме и в сроки,

предусмотренные графиками, в соответствии с действующими правилами и инструкциями по обслуживанию судового электрооборудования.

84. Перед каждым выходом судна в рейс и перед входом судна в канал или шлюз вахтенный начальник должен осмотреть и проверить работоспособность рулевого устройства.

85. Результаты осмотров и проверок рулевого устройства должны быть отражены в вахтенном журнале судна.

86. Скорость перекладки руля или поворотных насадок, быстрота переключения с основного привода на запасной и обратно должны ежегодно проверяться работниками РУП «БИР», при этом:

время перекладки руля или поворотных насадок на угол от  $35^\circ$  одного борта до  $35^\circ$  другого борта при максимальной скорости переднего хода судна и осадке по грузовую ватерлинию не должно превышать 30 с;

время перекладки руля или поворотных насадок на угол от  $20^\circ$  одного борта до  $20^\circ$  другого борта при скорости переднего хода судна, составляющей 60 процентов максимальной, и осадке судна по грузовую ватерлинию не должно превышать 60 с;

время перехода с основного привода на запасной не должно превышать 30 с.

## ГЛАВА 12 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЯКОРНОГО УСТРОЙСТВА

87. Якорное устройство судна должно обеспечивать при любых условиях плавания быструю отдачу и подъем якорей и надежную стоянку судна, а для буксира-толкача - всего состава.

88. Якорное устройство в период эксплуатации судна должно быть технически исправно. Капитан самоходного судна, шкипер несамоходного судна должны систематически, не реже одного раза в неделю, осматривать якорное устройство, проверять техническое состояние его механизмов.

89. Осмотр и обслуживание электрооборудования якорных устройств должны производиться в объеме и в сроки, предусмотренные графиками технического обслуживания, составленными в соответствии с инструкцией по эксплуатации якорных устройств.

Результаты осмотра и техническое состояние якорного устройства должны быть отражены в вахтенном журнале судна.

90. Перед пуском якорного устройства необходимо проверить его исправность и убедиться в том, что на пути движения цепи или каната

не находятся посторонние предметы, проверить наличие смазочных материалов в картерах редукторных передач и пресс-масленках, зажать ленточные тормоза.

91. Работа брашпиля периодически проверяется под нагрузкой отдачей и подъемом якорей с глубины 5 - 6 м.

92. Техническое обслуживание якорных цепей состоит из очистки от ржавчины, проверки целостности звеньев простукиванием и окраски.

Цепь подлежит замене, если износ прутка превышает 20 % его диаметра, а также при выпадении распорок в звеньях цепи.

Детали брашпиля, не имеющие пресс-масленок, должны периодически смазываться вручную.

93. Подвижные части якорей, вертлюгов, жвака-галса, стопоров периодически должны очищаться и смазываться консистентной смазкой.

94. Цепной ящик следует периодически очищать от грязи и ржавчины, окрашивать.

### ГЛАВА 13 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ШВАРТОВНЫХ УСТРОЙСТВ

95. Швартовные устройства (швартовные лебедки, шпилы, кнехты, киповые планки) должны быть прочно закреплены на фундаментах и на корпусе судна, обеспечивать надежное удержание судна при его стоянке у пирсов, причалов и других судов, а также обеспечить сохранность канатов и безопасное выполнение швартовных работ.

96. Техническое состояние синтетических и растительных канатов, используемых в качестве швартовных, должно соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов.

97. Швартовные канаты подлежат замене, если число разорванных проволок превышает 20 % на длине, равной шести диаметрам каната.

Синтетические канаты должны подвергаться осмотру и выбраковываться ежемесячно. Не допускается эксплуатация канатов с разрывом волокон, признаками истирания, разрезом, смещения прядей.

98. При эксплуатации синтетических и растительных канатов должны быть соблюдены следующие требования:

поверхности барабанов швартовных механизмов, шкивов, кнехтов, роульсов не должны иметь выбоин, заусенцев, ржавчины;

в качестве стопора необходимо использовать только растительный канат;

на кнехты должно накладываться не менее восьми шлагов, причем верхние шлагы должны быть закреплены схватками из растительного троса.

99. Перед швартовными операциями синтетические канаты должны быть разнесены по палубе. Вытравливание каната из бухты не допускается.

100. Использование швартовных кнехтов в качестве буксирных, если это не предусмотрено проектом, не допускается.

## ГЛАВА 14 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ГРУЗОПОДЪЕМНЫХ УСТРОЙСТВ

101. Перед каждой погрузочно-разгрузочной операцией должен быть проведен осмотр и проверена работоспособность грузоподъемного устройства вахтенным начальником или другим лицом, ответственным за грузовые операции на судне. Результаты проверки должны быть отражены в вахтенном журнале судна.

102. Не допускается эксплуатация грузоподъемных устройств при:  
истечении срока освидетельствования;  
изгибе или скручивании грузовых стрел;  
наличии деформаций и трещин в ответственных металлоконструкциях;

неисправности тормозных устройств механизмов подъема груза и стрелы, механизмов поворота и передвижения крана;

износе тормозных накладок, если заклепки, крепящие накладки, выходят на поверхность трения;

отсутствии или неисправности блокировочных устройств, ограждений движущихся частей механизмов, открытых токоведущих частей электрооборудования;

отсутствии болтовых, штифтовых и других соединений стопорных устройств осей;

предельном износе деталей грузоподъемного устройства;

обрыве одной пряди каната или обрыве 10 % проволок на длине, равной восьми диаметрам каната;

некомплектности балласта или противовеса;

неисправности звуковой сигнализации.

103. Проверка технического состояния и надежности специальных устройств судов технического флота должна производиться судовладельцем в соответствии с действующими правилами и инструкциями по их эксплуатации.

## ГЛАВА 15 ЭКСПЛУАТАЦИЯ БУКСИРНЫХ УСТРОЙСТВ

104. Буксирные устройства должны удовлетворять следующим требованиям:

износ или коррозия проволок стального буксирного каната не должны превышать 10% первоначального диаметра проволок, а число разорванных проволок - 10% общего количества проволок на длине восемь диаметров. Это требование распространяется и на канаты, входящие в комплект сцепных устройств;

буксирные арки должны быть надежно закреплены и не иметь заусенцев, острых кромок, износа и выступающих частей, препятствующих плавному скольжению буксирных канатов;

буксирный гак и буксирные скобы не должны иметь трещин, а также других повреждений, которые могут вызвать самопроизвольную отдачу буксира с гака;

ограничители буксирного каната должны быть исправными и исключать возможность отклонения каната сверх предельно допустимого, предусмотренного проектом судна;

устройства для быстрой отдачи буксирного каната должны находиться в полной исправности и действовать безотказно;

буксирная лебедка должна иметь надежно действующее дистанционное управление из рулевой рубки.

105. Перед каждым выходом судна в рейс для буксировки плавучих объектов на канате должна проверяться работоспособность устройства для дистанционной отдачи буксирного каната из рулевой рубки.

## ГЛАВА 16 ЭКСПЛУАТАЦИЯ МАЧТОВЫХ УСТРОЙСТВ, СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СРЕДСТВ СВЯЗИ НА СУДНЕ

106. Мачтовое устройство должно иметь:

исправно действующее устройство заваливания мачт. Высота незаваливающихся мачт должна соответствовать путевым высотным габаритам;

прочное крепление к корпусу или к надстройкам судна;

молниеотводное устройство;

приспособление для подъема, несения и спуска сигнальных средств, антенны, флага.

107. Дальность видимости судовых огней, их количество и



расположение на судне должны соответствовать требованиям Правил плавания.

108. Пассажирские и скоростные суда должны быть оборудованы светоимпульсными отмашками.

109. Использование световых и звуковых сигналов в случаях, не предусмотренных Правилами плавания, не допускается.

110. Вахтенный начальник судна перед заступлением на вахту должен проверить исправность средств сигнализации и средств связи.

Не допускается выход в рейс судна с неисправными средствами сигнализации и средствами связи.

## ГЛАВА 17 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ДЕЛЬНЫХ ВЕЩЕЙ

111. Судовые дельные вещи (леера, поручни, ограждения, иллюминаторы, трапы, решетки, люковые закрытия) должны соответствовать проекту судна и содержаться в исправном состоянии.

Слань и плиты настилов должны быть установлены на штатные места и закреплены, а вырезы на них - закрыты.

112. В местах, где временно сняты леер, поручни, трапы, решетки, настилы, крышки горловин и люков, должно быть выставлено ограждение, вывешены предупредительные надписи в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов, а в темное время суток - предусмотрено освещение. Устанавливать незакрепленное ограждение не допускается. По окончании работ временно снятые дельные вещи устанавливаются на свои места и закрепляются.

113. Эксплуатация судна с неисправными или неустановленными ограждениями, иллюминаторами, люковыми закрытиями, а также при некомплектном снабжении судна дельными вещами не допускается.

## ГЛАВА 18 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

114. На судне должны находиться спасательные средства в технически пригодном состоянии.

115. Исправность шлюпочного устройства должна проверяться капитаном (командиром) не реже одного раза в месяц. О результатах проверки производится запись в вахтенном журнале судна.

При проверке устанавливаются:

исправность шлюпочных лебедок, наличие смазки на их трущихся поверхностях и уровень масла в редукторах, исправность тормозных

устройств;

наличие в спасательных шлюпках и на плотках необходимого такелажа и инвентаря, отсутствие их водотечности и водопроницаемости воздушных ящиков;

наличие спасательных и страховочно-рабочих жилетов для выполнения забортных работ, а также предохранительных поясов для работы на высоте в соответствии с установленными нормами.

116. Контрольное проворачивание шлюпочной лебедки без спуска шлюпки производится один раз в неделю.

117. При выходе в озера, водохранилища и в прибрежное морское плавание проверяется надежность закрепления шлюпок на кильблоках.

118. Эксплуатация судна не допускается при отсутствии установленного нормами комплекта спасательных средств, неисправности шлюпочного устройства и устройства для спуска плотов, превышении нормативного времени спуска (не более 5 мин, включая время на подготовку к спуску и вываливанию шлюпки за борт, без учета времени посадки в шлюпку).

## ГЛАВА 19 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДОВЫХ МЕХАНИЗМОВ

119. Судовые механизмы должны обеспечивать непрерывную, надежную и безопасную работу судна при всех возможных условиях эксплуатации, в том числе при длительном крене до  $15^\circ$  и дифференте до  $5^\circ$  (без учета дифферента, предусмотренного проектом судна).

120. Капитан (командир) и механик судна должны не реже одного раза в неделю проверять исправность дистанционного управления вспомогательными механизмами.

Результаты проверки должны отражаться в вахтенном журнале судна.

121. Схемы трубопроводов систем, обеспечивающих работу судна, должны быть вывешены в районе машинного отделения.

122. Судовые механизмы и котлы должны быть установлены с соблюдением требований к монтажу в соответствии с проектом судна и надежно закреплены на фундаментах, а также оснащены исправными предохранительными клапанами, контрольно-измерительными приборами, устройствами механизации тяжелых операций при обслуживании в судовых условиях.

123. Контрольно-измерительные приборы, установленные на судне, должны удовлетворять требованиям технических нормативных правовых актов, а также проходить государственную поверку в

установленный срок.

124. Предохранительные клапаны на котлах и баллонах сжатого воздуха должны быть отрегулированы и опломбированы судовладельцем.

125. Эксплуатация котла или воздухохранителя с неисправными предохранительными клапанами и манометрами с истекшими сроками поверки не допускается.

126. Выполнять работы по ремонту котлов и баллонов сжатого воздуха, находящихся под давлением и не отключенных от действующих систем, не допускается.

127. Изменять регулировку контрольно-измерительных приборов, предохранительных клапанов котлов и баллонов сжатого воздуха, открывать опломбированные вентили без разрешения органов, их опломбировавших, за исключением аварийных случаев, угрожающих безопасности плавания судна, не допускается. О времени и причине, необходимости снятия пломбы должна быть произведена запись в вахтенном журнале судна.

128. Краны, клапаны, клинкеты механизмов и систем должны иметь надписи об их назначении.

129. Механик судна должен один раз в неделю проводить сверку показаний установленных в рубке приборов дистанционного контроля работы силовой установки с показаниями приборов местного контроля, а также проверять настройку датчиков аварийно-предупредительной сигнализации и защиты.

130. Исправность аварийно-предупредительной сигнализации главных и вспомогательных двигателей должна проверяться вахтенным начальником при приеме вахты. Результаты проверки заносятся в вахтенный журнал судна.

131. Вахтенный начальник, сдающий вахту, обязан поставить в известность вахтенного начальника, принимающего вахту, о неисправностях энергетической установки, замеченных во время вахты, и о мерах, принятых для их устранения.

132. Член экипажа судна, обнаруживший неисправность двигателя, машины, механизма, оборудования обязан немедленно сообщить об этом вахтенному начальнику судна.

Если неисправность представляет опасность для жизни или здоровья экипажа или может привести к аварии судна, член экипажа, обнаруживший ее, обязан принять необходимые меры к предотвращению опасности вплоть до останова двигателя, машины, механизма, известив одновременно об этом вахтенного начальника судна.

133. Эксплуатация неисправных судовых двигателей, машин, механизмов, устройств не допускается.

## ГЛАВА 20 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СИЛОВЫХ УСТАНОВОК СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

134. Эксплуатация силовых установок судов внутреннего плавания должна осуществляться в соответствии с Правилами технической безопасности и охраны труда при техническом обслуживании и ремонте силовых установок судов внутреннего плавания, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 мая 2006 г. № 14.

135. Главные и вспомогательные двигатели, установленные на судне, должны находиться в исправном состоянии и быть отрегулированы таким образом, чтобы обеспечивалась их длительная и надежная работа на любых режимах, определяемых полем допускаемых нагрузок, заключенных между верхней и нижней ограничительными характеристиками, в диапазоне от минимально устойчивой частоты вращения под нагрузкой до номинальной или частоты вращения, соответствующей полной мощности.

136. В целях предотвращения разрушения двигателя или аварии судна эксплуатация главных и вспомогательных двигателей не допускается, если:

рабочие параметры двигателей выходят за допустимые значения, установленные эксплуатационными документами;

имеются трещины или свищи в цилиндрических втулках и крышках, в деталях движения, нагнетательных трубках форсунок, маслопровода;

шатунные болты имеют деформации и повреждения, или отработанные зазоры и износы в цилиндро-поршневой группе и других деталях превышают предельные нормы;

неисправны системы смазки и охлаждения, а также топливная система;

неисправны вспомогательные механизмы и устройства, обеспечивающие работу двигателей;

неисправны пусковое, реверсивное и валоповоротное устройства;

неисправны регуляторы;

нарушена регулировка двигателя, о чем свидетельствуют колебания частоты вращения и дымный выхлоп;

имеются трещины на подшипниках скольжения, образующие на поверхности антифрикционного сплава замкнутый контур, или

подшипники подплавлены и выкрошены;

происходит нагрев подшипников скольжения выше допустимых пределов;

протекает вода из полостей охлаждения в полости цилиндров или в картер;

пропускают газы уплотнения головок блоков и клапанов;

неисправны предохранительные клапаны, а также дистанционный привод запорного клапана для прекращения подачи топлива;

вибрация вызывает повреждения фундаментов, элементов корпуса, трубопроводов;

неисправен турбонагнетатель воздуха;

неисправны или не поверены контрольно-измерительные приборы;

ослаблена посадка гребного винта на валу, имеются поломки или деформации лопастей гребного винта;

неисправны средства сигнализации и автоматизации, установленные на местных постах управления;

амортизаторы имеют значительные деформации или повреждения.

137. Бункеровка судна топливом и маслами должна производиться только закрытым способом через специальные присоединительные устройства бункеровочной базы в соответствии со Специфическими требованиями.

138. При подходе судна к судоходным гидротехническим сооружениям, причалам, затруднительным участкам пути вахтенный начальник обязан проверить дистанционное управление главных двигателей и давление сжатого воздуха в пусковых и тифонных баллонах, напряжение в аккумуляторных батареях.

## ГЛАВА 21

### ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОМПРЕССОРНЫХ УСТАНОВОК

139. Баллоны сжатого воздуха должны подвергаться освидетельствованию и испытанию.

140. Наполнять баллоны сжатого воздуха не допускается при:

наличии трещин и выпучин в корпусе баллона, а также его деформации и нарушении герметичности;

снижении давления более чем на 10 % в сутки вследствие недостаточного уплотнения запорных и пусковых клапанов;

неисправности предохранительных клапанов и манометров;

отсутствии в баллоне трубки для продувания конденсированной влаги и масляных паров.

141. После каждой прокачки воздуха, а при автоматизированной прокачке - каждую вахту, баллоны сжатого воздуха следует продувать.

142. Работа воздушных компрессоров не допускается в следующих случаях:

- при деформации ответственных деталей машин и трещинах в них;
- при нарушении герметичности воздушных трубопроводов;
- при повреждении систем смазки и охлаждения;
- при неисправности устройств, приводящих в действие вспомогательные компрессоры;
- при неисправных или неотрегулированных предохранительных клапанах.

## ГЛАВА 22 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ КОТЛОВ

143. Эксплуатация неисправных судовых вспомогательных котлов не допускается.

144. Судовые вспомогательные котлы должны подвергаться периодическому наружному осмотру, внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию.

145. Порядок подготовки котлов к работе, их обслуживания во время работы и отключения осуществляется в соответствии с инструкцией по эксплуатации котла организаций (заводов) - изготовителей).

## ГЛАВА 23 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДОВЫХ СИСТЕМ И ТРУБОПРОВОДОВ

146. В целях безопасной эксплуатации осушительных систем перед эксплуатацией капитан обязан проверить:

- техническое состояние осушительных средств;
- безотказность работы агрегатов;
- исправность трубопроводов, наличие сеток на всех приемных патрубках и возможность полной откачки воды из обслуживаемого помещения;
- исправность клапанов на трубопроводах, в распределительных коробках и возможность их перекрытия в аварийных ситуациях;
- исправность невозвратных клапанов отливных отверстий в бортах, на уровне ватерлинии и ниже ее.

Эксплуатация судов с неисправными осушительными средствами не допускается.

147. Судно должно быть оборудовано исправными системами для закрытого приема топлива и масла, сбора и удаления подсланевых вод машинного отделения, загрязненных нефтепродуктами, сбора и удаления фекалий.

148. Бортовая арматура систем, при помощи которых производится откачка за борт подсланевой воды, а также сточно-фановой воды без ее очистки, должна быть опломбирована.

Место и дата пломбирования должны быть указаны в вахтенном журнале судна.

149. Притирка, регулировка и опломбирование редукционных клапанов должны производиться под непосредственным контролем механика судна.

150. Производить осмотры топливных и масляных цистерн, коффердамов и других помещений, где возможно скопление вредных газов и паров взрывоопасных веществ, без предварительного проветривания не допускается.

151. Подготовительные ремонтные работы и выполнение огневых работ в топливных и масляных цистернах, топливных и масляных трубопроводах должны производиться в соответствии со Специфическими требованиями.

## ГЛАВА 24 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ДВИЖИТЕЛЕЙ

152. Осмотр и ремонт движителей должен производиться под руководством механика судна. Движительно-рулевой комплекс подлежит обязательной проверке и осмотру после касания судном грунта, аварии, а также в случае несоответствия комплекса паспортным характеристикам главных двигателей, выявленного при теплотехническом контроле.

153. Ремонт гребных винтов с судовых шлюпок не допускается. Проворачивание гребных винтов и пуск главного двигателя могут производиться только при нахождении судна на плаву и под руководством механика, который обязан предварительно убедиться в отсутствии людей и лодок вблизи движителя.

154. Эксплуатация судна не допускается, если движители имеют следующие неисправности:

- ослабление крепления ступицы винта на гребном валу;
- повреждение лопасти винта, которое вызывает вибрацию судна или перегрузку главных двигателей (снижение частоты вращения более 5% номинальной);

повреждение защитных решеток;  
 наличие трещин в кронштейнах гребных винтов, а также деформации кронштейнов;  
 повреждение или смещение направляющей насадки;  
 неисправность створок жалюзи водометного движителя.

## ГЛАВА 25 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДОВОГО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

155. Электрооборудование, обеспечивающее управление судном, должно всегда находиться в исправном состоянии.

156. Резервное и аварийное электрооборудование должно находиться в постоянной готовности к вводу в эксплуатацию.

157. При подходе судна к шлюзу должна быть проверена работоспособность электрооборудования, обеспечивающего управление судном и его энергетической установкой.

158. Перед выходом судна в плавание должны быть проверены исправность и работоспособность судового электрооборудования. Результаты проверки должны быть отражены в вахтенном журнале судна.

159. Электромеханик, а при его отсутствии вахтенный начальник должен вносить записи в вахтенный журнал судна о проведенных техническом обслуживании и ремонте электрооборудования, а также о его неисправностях и отказах в работе.

160. При эксплуатации электрооборудования не допускается:  
 использование электрооборудования в режимах, не предусмотренных проектом судна;

остановка генератора без разрешения вахтенного начальника и без перевода нагрузки на другой генератор;

отключение механизмов и устройств без разрешения вахтенного начальника;

выполнение профилактических и ремонтных работ, требующих отключения электроустановки, без разрешения вахтенного начальника;

внесение каких-либо изменений в схемы электрооборудования судов.

161. Работа электрического оборудования не допускается при:  
 сопротивлении изоляции обмоток, не соответствующем допустимым значениям;

наличии кругового огня и степени искрения выше второй на коллекторе или кольцах;

выходе из строя аппаратуры электроприводов и



пускорегулирующих устройств;

соприкосновении вращающихся частей электрических машин с неподвижными;

биении вала выше допустимых значений;

появлении запаха, характерного для греющейся или горячей изоляции;

превышении силы тока и температуры поверхностей металлических частей оборудования свыше допустимых значений.

162. Эксплуатация судна не допускается при неисправности: одного генератора при двух установленных или двух генераторов при трех установленных на судах с электрифицированными вспомогательными механизмами;

основного источника электроэнергии, питающего сеть освещения и радиостанцию судна, на судах без электрифицированных механизмов; аварийных источников электроэнергии;

электрооборудования рулевого устройства, брашпиля, шпиля и других устройств, обеспечивающих работу энергетической установки при движении судна и выполнении спасательных операций;

сигнальных и отличительных фонарей, средств связи;

авральной и пожарной сигнализации;

электрооборудования установок, обеспечивающих сохранение качества перевозимого груза;

электросети, питающей электрооборудование судна.

## ГЛАВА 26 ЭКСПЛУАТАЦИЯ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И СНАБЖЕНИЯ

163. Судно, находящееся в эксплуатации, должно иметь навигационное оборудование и снабжение.

164. Плавание в водохранилищах, озерное и прибрежное морское плавание судов, имеющих неисправное или непроверенное навигационное оборудование и снабжение, а также неоткорректированные карты для района предстоящего плавания, не допускается.

## ГЛАВА 27 ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВАРИЙНОГО СНАБЖЕНИЯ И ИНВЕНТАРЯ

165. Аварийное снабжение и инвентарь судна должны храниться в предусмотренных для этого местах, подвергаться проверке и

испытаниям в установленные сроки.

166. Об использовании аварийного снабжения должна быть произведена запись в вахтенном журнале судна и приняты меры по его пополнению.

167. Судно должно быть оборудовано устройствами для сбора мусора.

168. В машинном отделении должны находиться металлические плотно закрывающиеся емкости для отдельного хранения чистых и использованных обтирочных материалов, соответствующие Специфическим требованиям.

## ГЛАВА 28 ЭКСПЛУАТАЦИЯ РАБОЧЕГО ИНСТРУМЕНТА, ПРИСПОСОБЛЕНИЙ И СТАНКОВ

169. Судно должно быть снабжено комплектом инструмента и приспособлений в соответствии с технической документацией на судно.

170. Инструмент должен быть в исправном состоянии и соответствовать характеру выполняемых работ. Использование неисправного или несоответствующего характеру выполняемых работ инструмента не допускается.

171. Верстаки, тиски, наковальни, контрольные плиты и другие приспособления должны быть прочно закреплены.

172. Станки с абразивными точильными кругами должны иметь автоматическое устройство, блокирующее подачу напряжения на электропривод станка при открытом защитном экране.

173. Вращающиеся детали станков должны иметь ограждения.

174. К работе на станках, установленных на судне, допускаются члены экипажа судна, прошедшие специальное обучение работе на этих станках, технике безопасности и противопожарной безопасности при выполнении технологических операций, инструктаж и проверку знаний по вопросам охраны труда, имеющие соответствующее удостоверение о допуске к работе.

## ГЛАВА 29 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

175. Противопожарное оборудование и снабжение, системы пожаротушения, первичные средства пожаротушения, пожарная сигнализация должны соответствовать Специфическим требованиям.

176. Первичные средства пожаротушения, пожарный инвентарь должны храниться в местах, определенных технической документацией

на судно, и содержаться в исправном состоянии.

177. Не допускается использование противопожарного оборудования, систем пожаротушения, первичных средств пожаротушения и пожарного инвентаря не по назначению, за исключением подачи воды при мытье палубы и якорных устройств с применением рукавов непожарного назначения.

178. Эксплуатация судов должна осуществляться в соответствии со Специфическими требованиями.

### ГЛАВА 30 ЭКСПЛУАТАЦИЯ РЕЙДОВЫХ И СЛУЖЕБНО- ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ СУДОВ

179. Для обслуживания транспортных судов и выполнения работ, связанных с формированием и расформированием составов, перегрузочными операциями и хозяйственной деятельностью, организации внутреннего водного транспорта должны иметь рейдовые и служебно-вспомогательные суда.

180. Из состава рейдовых судов должно быть выделено судно для несения круглосуточного дежурства в целях пожарной безопасности. Судно должно иметь технически исправные средства пожаротушения, пожарные насосы производительностью не менее 50 - 60 куб.м/ч, выкидные рукава, средства радиосвязи. Экипаж судна должен пройти обучение правилам пожарной безопасности.

181. Для сбора подсланевых и сточно-фановых вод с судов должны быть выделены специальные суда либо оборудованы причалы для приемки сточно-фановых вод в канализацию.

### ГЛАВА 31 ПОСТАНОВКА СУДНА В РЕЗЕРВ

182. Постановка судна в резерв может производиться в случае:  
недостаточных габаритов судового хода в межсезонный период, когда осуществление перевозок грузов экономически нецелесообразно;  
вынужденного простоя судна из-за отсутствия груза;  
невостробованности судна.

183. Постановка судна в резерв производится в соответствии с приказом судовладельца о выводе судна из эксплуатации.

## ГЛАВА 32 РЕМОНТ И ЗИМНИЙ ОТСТОЙ СУДОВ

184. Ремонт судов должен быть организован по планово-предупредительной системе.

185. Постановка судов на ремонт или отстой и приемка их из ремонта должны осуществляться в соответствии с ТКП 146-2008 (02190) «Порядок постановки судов на межнавигационный ремонт и приемки их из ремонта», утвержденным приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 ноября 2008 г. № 526-Ц.

186. Порядок проведения ремонта судов по планово-предупредительной системе осуществляется в соответствии с законодательством.

187. Судоремонтные организации несут ответственность за качество выполненного ремонта в течение гарантийного срока, за сохранность судна и инвентаря во время зимнего отстоя, а также в период стоянки судна на ремонте.

## ГЛАВА 33 ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДОВ НА АКВАТОРИЯХ. СУДОВЫЕ ХОДЫ, РЕЙДЫ, ПРИЧАЛЫ

188. Акватория порта, республиканского унитарного предприятия внутренних водных путей включает:

судовые ходы и подходы к причалам, имеющие глубину и ширину, достаточные для беспрепятственного прохода судов, буксируемых и толкаемых составов;

рейды для формирования и расформирования составов судов, выполнения работ на плаву (погрузка, ремонт, снабжение) и отстоя судов.

189. Администрация порта или республиканского унитарного предприятия внутренних водных путей обязана извещать судоводителей о препятствиях и фактических глубинах в акватории с помощью путевых информационных листов или сообщений по радиосвязи.

190. Рейды должны быть оборудованы достаточным количеством причальных приспособлений, а также указательными знаками (указателями рейда), указывающими границы и направление рейда.

191. Ошвартовка судов, поставленных на рейд, должна быть надежной с учетом возможного колебания уровня воды, усиления течения, изменения осадки и движения по рейду других судов.

192. Причалы должны быть разделены по назначению (пассажирские, грузовые). В зависимости от грузооборота причалы могут быть разделены по виду груза (лес, песок, щебень, контейнеры).

193. В зависимости от объема и характера работ причалы должны иметь:

водные подходы, достаточную акваторию для размещения судов, необходимый причальный фронт и территорию для размещения перегрузочных средств, производственных помещений, подъездных путей, мастерских и служебно-бытовых помещений;

спуски для сообщения с судами, а также безопасные трапы для перехода с берега на судно и обратно;

оборудование и устройства для перегрузочных работ с необходимым комплектом и запасом приспособлений и инвентаря;

грузовые склады или открытые складские площадки с удобными подъездными путями;

необходимое электроснабжение, освещение и надежные средства связи;

рационально расставленные и прочно укрепленные швартовные устройства;

отбойные приспособления (кранцы);

противопожарное и спасательное оборудование в соответствии с установленными нормами;

контейнеры для сбора сухого мусора, гидранты для подачи на суда питьевой воды, колонки для подачи электроэнергии на суда, стоящие у причала.

194. Причалы должны располагаться на участках акватории с малой скоростью течения и в местах, защищенных от воздействия волн и ледохода.

195. Плавучие причалы и дебаркадеры должны быть прочно ошвартованы с носа и кормы с установкой упорных приспособлений с берега, соединены с берегом прочными и безопасными сходнями, огражденными поручнями или леерами.

196. Расстановка судов по причалам погрузки (выгрузки), перестановка у причалов, отводка барж, формирование составов должны производиться рейдовыми судами под руководством капитана рейда.

197. В пунктах погрузки (выгрузки), не располагающих рейдовыми судами, постановка состава на якорь, к стоечным судам, понтонам должна осуществляться по указанию диспетчера буксиром-толкачем, с которым прибыл состав.

198. Не допускается:

расставлять суда и составы в пределах фарватера, швартоваться за навигационные знаки и другие объекты, не предназначенные для этого; при расформировании составов ставить суда к причалам, не предназначенным для приема груза, находящегося на судне; транспортному или рейдовому судну отходить от несамоходного судна или состава до полной его ошвартовки.

## ГЛАВА 34 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ МАШИН

199. Эксплуатация перегрузочных машин портов, республиканских унитарных предприятий внутренних водных путей, за исключением перегрузочных машин и манипуляторов, устанавливаемых на судах и иных плавучих сооружениях, экскаваторов, предназначенных для работы с землеройным оборудованием или грейфером, осуществляется в соответствии с Правилами по обеспечению промышленной безопасности грузоподъемных кранов, утвержденными постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 22 декабря 2018 г. № 66 (далее - Правила по обеспечению промышленной безопасности грузоподъемных кранов).

200. Плавучие перегрузочные машины должны подвергаться ежегодному освидетельствованию.

201. Для обеспечения содержания в исправном состоянии и безопасных условий эксплуатации плавучих кранов должны назначаться работники, ответственные за надзор над плавучими кранами, за содержание плавучих кранов в исправном состоянии и за безопасное производство работ плавучими кранами.

202. Перегрузочные машины должны эксплуатироваться в соответствии с технической документацией по их эксплуатации, обслуживанию и ремонту, эксплуатационной документацией организаций (заводов)-изготовителей машин, содержаться в состоянии, обеспечивающем надежную и экономичную работу, высокую производительность, безопасное выполнение перегрузочных работ, сохранность машин и грузов.

203. Погрузочно-разгрузочные работы должны осуществляться в соответствии с Межотраслевыми правилами по охране труда при проведении погрузочно-разгрузочных работ, утвержденными постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 26 января 2018 г. № 12.

## ГЛАВА 35

### ЭКСПЛУАТАЦИЯ БЕРЕГОВЫХ ПЕРЕГРУЗОЧНЫХ МАШИН

204. Управление береговыми перегрузочными машинами и их техническое обслуживание должны осуществляться в соответствии с локальными нормативными правовыми актами, в которых должны быть предусмотрены права, обязанности и ответственность лиц, управляющих перегрузочными машинами и выполняющих их техническое обслуживание, правила работы на этих машинах, их пуск, остановку и общие правила технического обслуживания, описание особенностей электрооборудования, влияющих на способы управления и методы обслуживания машин, краткие сведения об основных неисправностях и способах их устранения, основные правила техники безопасности при работе и техническом обслуживании перегрузочных машин.

Локальные нормативные правовые акты по управлению и техническому обслуживанию перегрузочных машин должны быть утверждены главным инженером порта или республиканского унитарного предприятия водных путей.

205. Работники, занятые управлением перегрузочными машинами, должны быть закреплены за конкретными машинами приказом начальника порта.

206. Прием и сдача машин оформляются записями в вахтенном журнале с указанием их работоспособности.

207. Работник, принимающий перегрузочную машину для работы, обязан проверить состояние машины, наличие смазки, комплектность инвентаря и инструмента, а также проверить ее работоспособность.

При обнаружении неисправностей работник, принимающий машину, не имеет права начать работу на ней до устранения неисправностей.

По окончании работы работник, управляющий машиной, производит ее уборку, делает в вахтенном журнале записи о выполненных работах по техническому обслуживанию машины и ее неисправностях, замеченных во время работы, и докладывает о них непосредственному начальнику.

208. Передача управления перегрузочной машиной одним работником другому в период рабочей смены без письменного разрешения непосредственного начальника не допускается.

209. Для безопасного производства работ должны быть разработаны способы правильной строповки и зацепки грузов. Графическое изображение строповки и зацепки грузов должно быть

вывешено в местах производства погрузочно-разгрузочных работ.

Графическое изображение способов строповки, а также перечень применяемых грузозахватных приспособлений должны быть приведены в технологической документации, проектах производства работ.

210. К производству погрузочно-разгрузочных работ допускаются грузоподъемные машины, прошедшие техническое освидетельствование, съемные грузозахватные приспособления и тара, прошедшие осмотры и испытания.

211. Находящиеся в работе грузоподъемные машины должны быть снабжены табличками с четко обозначенным регистрационным номером, грузоподъемностью, датой следующего частичного и полного технического освидетельствования. На плавучих кранах дополнительно обозначается номер судового свидетельства.

На съемных грузозахватных приспособлениях должно иметься клеймо организации (завода)-изготовителя или должна быть прочно прикреплена бирка с указанием номера, грузоподъемности и даты испытания.

На таре должны быть указаны номер, ее назначение, собственная масса и наибольшая масса груза, для транспортирования которого она предназначена.

Не допускается нахождение в местах производства работ неисправных, не имеющих бирок или клейм съемных грузозахватных приспособлений, немаркированной и поврежденной тары.

212. Подъем, перемещение и опускание грузов грузоподъемными машинами должны осуществляться по команде стропальщика, а в случаях, когда обслуживаемая зона полностью не просматривается из кабины крановщика и отсутствует радио- или телефонная связь между крановщиком и стропальщиком, - по команде сигнальщика, назначенного лицом, ответственным за безопасное производство работ кранами.

Сигнальщиками назначаются аттестованные и прошедшие в установленном порядке проверку знаний стропальщики.

Стропальщики, сигнальщики должны быть обеспечены отличительными знаками в соответствии с Правилами по обеспечению промышленной безопасности грузоподъемных кранов.

Порядок обмена условными сигналами между работником, подающим сигналы (стропальщиком, сигнальщиком), и машинистом крана (крановщиком) должен быть установлен перед началом погрузочно-разгрузочных работ.

213. При работе кранов сигнализация осуществляется по системе сигналов в соответствии с Правилами по обеспечению промышленной



безопасности грузоподъемных кранов. При перегрузках наволочных грузов грейфером в условиях хорошей видимости в пределах всей рабочей зоны работа без сигнальщика допускается с разрешения производителя работ.

214. Перемещение грузов над перекрытиями, под которыми размещены помещения, где могут находиться люди, допускается в исключительных случаях по разрешению начальника порта после разработки мероприятий, обеспечивающих безопасное выполнение работ.

215. Строповка грузов, подвешиваемых к крюку грузоподъемной машины, должна быть надежной и обеспечивать устойчивое положение груза при перемещении.

Для строповки грузов должны применяться стропы, соответствующие массе и характеру груза.

На острые грани поднимаемого груза под стропы устанавливаются подкладки, предохраняющие их от повреждений.

216. Перемещение мелкоштучных грузов должно осуществляться в таре, указанной в технологической документации. При этом должна быть исключена возможность выпадения отдельных грузов.

217. Строповка крупногабаритных грузов должна производиться за специальные устройства, строповочные узлы или обозначенные места.

218. С места производства погрузочно-разгрузочных работ с помощью грузоподъемных и перегрузочных машин должны быть удалены лица, не имеющие прямого отношения к проводимым работам.

219. Подъем, перемещение и опускание тяжелого груза двумя или более грузоподъемными машинами должны производиться под непосредственным руководством лица, ответственного за безопасное производство работ кранами, в соответствии с технологической документацией или проектом производства работ.

В технологической документации, проекте производства работ должны быть приведены схемы строповки и перемещения грузов, указаны последовательность выполнения операций, положение грузовых канатов, требования к состоянию пути, другие требования по безопасному проведению работ.

220. Перед подъемом груз следует приподнять на высоту не более 200 - 300 мм для проверки правильности строповки и надежности действия тормоза.

Подъем груза должен производиться плавно, без рывков и раскачивания таким образом, чтобы исключалось закручивание стропов.

При горизонтальном перемещении груз должен быть

предварительно поднят не менее чем на 0,5 м над встречающимися предметами.

Опускать груз разрешается на предварительно подготовленное место, исключающее возможность падения, опрокидывания или сползания груза. Для легкого извлечения строп из-под груза и исключения их повреждения при извлечении на месте установки груза должны быть уложены прочные подкладки.

221. Зона погрузки (разгрузки) грузов грузоподъемными (перегрузочными) машинами, оснащенными грейфером или электромагнитом, должна быть ограждена и обозначена предупреждающими знаками безопасности. Нахождение людей и проведение каких-либо работ в пределах перемещения грузов машинами не допускается.

222. При производстве погрузочно-разгрузочных работ с помощью грузоподъемных и перегрузочных машин не допускается:

поднимать груз, масса которого неизвестна либо вместе с грузозахватными приспособлениями превышает грузоподъемность грузоподъемной, перегрузочной машины, заземленный, примерзший или зацепившийся груз;

оставлять груз в подвешенном состоянии в перерывах и по окончании работы;

производить подъем, перемещение грузов при недостаточной освещенности, скорости ветра, превышающей значение, указанное в эксплуатационной документации организации (завода)-изготовителя грузоподъемной, перегрузочной машины, снегопаде, тумане, дожде, снижающих видимость в пределах рабочей зоны;

подтаскивать груз при наклонном положении грузовых канатов;

находиться под грузом, на платформе, в полувагоне, кузове и кабине транспортного средства, вблизи между грузом и частями сооружения, штабелем, железнодорожным вагоном, оборудованием;

поднимать, перемещать груз с находящимися в нем людьми;

оттягивать груз во время его подъема, перемещения и опускания, а также выравнивать груз руками, поправлять стропы на весу;

освобождать с помощью грузоподъемной, перегрузочной машины заземленные грузом стропы, канаты, цепи;

работать с неисправными или выведенными из действия приборами безопасности, тормозами.

## ГЛАВА 36 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПЛАВУЧИХ КРАНОВ

223. Эксплуатация плавучих кранов допускается после их освидетельствования.

224. Перед предъявлением к освидетельствованию плавучий кран должен быть подготовлен к нему и пройти испытания.

225. Проведение подготовительных работ и испытаний плавучего крана организуется лицом, ответственным за контроль над кранами, и лицом, ответственным за содержание крана в исправном состоянии.

226. При подготовке плавучих кранов к освидетельствованию должны быть проверены наличие, исправность и работоспособность:

концевых выключателей механизмов подъема, вылета стрелы, ограничителей грузового момента и указателей вылета стрелы;

указателей крана и дифферента, анемометров;

тормозов;

аварийных выключателей, блокировок дверей, трапов, ограждений;

световой и звуковой сигнализации.

227. Плавучие краны должны подвергаться испытаниям:

статическому - с пробной нагрузкой, превышающей рабочую на 25%. Пробный груз, подвешенный к грузозахватному органу, поднимается на высоту 150 - 300 мм от палубы и выдерживается в этом положении 10 мин. Для кранов с переменным вылетом стрелы испытания проводятся при максимальном и минимальном вылетах с соответствующей им пробной нагрузкой;

динамическому - с пробной нагрузкой, превышающей рабочую на 10%. При испытании производится не менее двух последовательных подъемов пробного груза и спусков его с полной скоростью. Стрелы поворотных кранов дважды переключаются с борта на борт или разворачиваются в пределах всего рабочего диапазона кранов. Одновременно изменяется вылет стрелы от минимального до максимального.

У плавучих кранов с переменной в зависимости от вылета стрелы грузоподъемностью испытания производятся на максимальном и минимальном вылетах с соответствующей им пробной нагрузкой.

Проверка работы тормозов механизма подъема груза осуществляется путем его внезапного торможения при нахождении груза на произвольной высоте и стрелы в произвольном положении.

228. При освидетельствовании плавучего крана предъявляются акты об испытании крана, регистрационная книга грузоподъемного

механизма, сертификаты на канаты и съемные детали.

229. На плавучем кране должна быть инструкция по охране труда, учитывающая особенности работы на кране и местные условия.

230. Управление краном должно вестись плавно, без резких торможений и перемен направления движения. При работе крана не допускается сильное раскачивание груза.

Подъем груза с номинальной скоростью может быть начат только после предварительного выбора слабины канатов на малой скорости.

231. Для проверки застропки и надежности действия тормозов предварительно груз поднимается на высоту не более 200 - 300 мм.

Ответственность за правильную строповку несут рабочий-стропальщик и производитель работ.

232. Включение механизмов при нахождении людей на кране вне кабины не допускается. Исключение допускается для лиц, ведущих осмотр и регулировку механизмов и электрического оборудования. В этом случае механизмы должны включаться по сигналу старшего лица, проводящего осмотр и регулировку.

233. Перемещение груза или грузозахватного органа краном в горизонтальной плоскости допускается только после предварительного их подъема на 1 м выше встречающихся на пути предметов или на таком же расстоянии от них.

234. Работа крана прекращается во всех случаях, когда крановщик плохо различает сигнальщика или перемещаемый груз (при недостаточном освещении места работы, сильном снегопаде, тумане и в иных случаях).

235. При работе плавучего крана в зоне нахождения портовых рабочих крановщик обязан перед включением любого механизма крана подать предупреждающий звуковой сигнал.

236. Грузовые крюки плавучих кранов должны быть снабжены предохранительным замком, предотвращающим самопроизвольное выпадение съемного грузозахватного приспособления.

237. Грейфера плавучих кранов должны иметь табличку с указанием организации (завода)-изготовителя, заводского номера, грузоподъемности, собственной массы, вида груза, для перевалки которого они предназначены.

238. Не допускается нахождение людей в зоне работы грейфером при погрузке-выгрузке грузов. Зона работы грейфером должна быть ограждена и вывешены предупреждающие надписи.

239. Рабочие, обслуживающие плавучие краны с грейфером, могут допускаться к выполнению своих обязанностей только в перерывах работы крана, после того как грейфер опущен на землю и находится в

устойчивом положении.

240. Не допускается выполнение грейфером работ, для которых он не предназначен.

241. При опускании грейфера в трюм судна сигнальщик должен следить, чтобы грейфер и трос его успокоителя не цеплялись за выступающие части трюма или люка.

242. При обнаружении во время работы или приемки вахты повреждений на кране, которые могут повлечь аварию механизмов, падение грузов или несчастный случай, крановщик обязан прекратить или не начинать работу и немедленно доложить о неисправности специалисту, ответственному за содержание плавучих кранов в исправном состоянии, и только с его разрешения может возобновить дальнейшую работу.

243. Работа плавучих кранов не допускается в следующих случаях:  
истекший срок освидетельствования;  
невыполнение предписаний РУП «БИР»;  
повреждение или износ канатов, превышающие допустимые нормы;

повреждение (деформация, разрыв, трещины) подвески, крюка и других грузозахватных органов, износ в зеве крюка больше 10% первоначальной высоты сечения;

нарушение правильной работы тормозов или фрикционов, износ тормозных обкладок выше допустимого значения;

разрыв, деформация или появление трещин в отдельных стержнях и соединениях несущих металлоконструкций крана;

появление посторонних шумов в механизмах;

повреждение механизмов подъема груза, поворота крана или изменения вылета стрелы;

повреждение или отсутствие конечных выключателей, ограничителей грузоподъемности, анемометра, приборов сигнализации;

повреждение или отсутствие ограждений движущихся частей механизмов;

отсутствие надежных стопорных приспособлений осей, болтовых, штифтовых и других соединений;

недопустимый нагрев электродвигателей или электроаппаратуры;

повреждение пантона плавучего крана или наличие воды в корпусе пантона;

другие повреждения, угрожающие безопасности людей.

## ГЛАВА 37 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЗЕМЛЕСОСНЫХ СНАРЯДОВ

244. Земснаряд должен быть снабжен составленной организацией (заводом)-изготовителем технической документацией по уходу и обслуживанию главных и вспомогательных двигателей, электрооборудования, насосов, лебедок и других вспомогательных механизмов и систем.

245. На земснаряде должна находиться разработанная в соответствии с ТКП 044-2006 и утвержденная главным инженером порта или республиканского унитарного предприятия внутренних водных путей инструкция по охране труда, учитывающая особенности работы земснаряда и местные условия.

246. Земснаряд должен быть укомплектован противопожарными и спасательными средствами в соответствии со Специфическими требованиями, иметь оперативную связь с диспетчером и судами.

247. Грунтонасосная установка должна быть укомплектована опломбированными контрольно-измерительными приборами, прошедшими государственную поверку в установленные сроки.

248. Запуск специального оборудования и грунтонасосной установки земснаряда должен производиться в следующем порядке:

обеспечить питание электродвигателей, для чего запустить дизель-генератор;

запустить насос для промывки сальника грунтового насоса за 1 - 2 минуты до начала работы;

опустить всасывающий наконечник до соприкосновения с грунтом;

запустить насосы гидрорыхлителей и инжектирующий насос;

залить грунтовой насос и всасывающий грунтопровод при помощи насоса гидрорыхлителей или инжектирующего насоса;

запустить двигатель грунтового насоса, переключая одновременно воду на гидрорыхление;

понизить частоту вращения двигателя, если грунтовой насос не забирает пульпу, а затем вновь постепенно увеличить ее. При повторном отказе операция заливки повторяется.

249. Для остановки земснаряда необходимо приподнять всасывающий наконечник над грунтом и в течение 3 - 4 минут производить всасывание воды для промывки пульпопровода. Затем следует остановить главный двигатель и насосы, подающие воду на гидрорыхление и инжектирование.

250. Насос для промывки сальника следует отключать лишь после

полной остановки грунтового насоса.

251. Контроль за работой насосов и приводных двигателей осуществляется в соответствии с показателями приборов, установленных на пульте управления.

252. Во время работы земснаряда запрещается производить подтягивание болтов фланцевых и шаровых соединений напорного пульпопровода и очищать решетку грунтоприемника от камней и других предметов.

Приложение 1  
к Правилам технической  
эксплуатации внутреннего  
водного транспорта

ВАХТЕННЫЙ ЖУРНАЛ ТЕПЛОХОДА № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (тип и название судна)

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

\_\_\_\_\_ (место приписки судна)

Начат \_\_\_\_\_  
Окончен \_\_\_\_\_

РАЗДЕЛ I. Работа судна за сутки

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(дата)

Судно следует рейсом № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_  
(наименование пункта отправления)

до \_\_\_\_\_ с составом (грузом) \_\_\_\_\_  
(наименование пункта прибытия)

Наименование пункта остановки (местонахождение)	Время, ч, мин		Содержание записей (шлюзование, маневры, проведенные работы, учебные тревоги, сдача и прием вахты, другое)
	прибытия	отправления	
1	2	3	4

РАЗДЕЛ II. Работа двигателей

Наименование показателя	Двигатель № 1	Двигатель № 2	Двигатель № 3
1	2	3	4
Время пуска, ч, мин			
Время остановки, ч, мин			
Продолжительность работы, ч, мин			
Продолжительность работы двигателя с начала навигации, ч			
Профилактические работы, работы по устранению неисправностей судовых механизмов и оборудования			

Капитан – механик

\_\_\_\_\_ (подпись)

\_\_\_\_\_ (расшифровка подписи)



Приложение 2  
к Правилам технической  
эксплуатации внутреннего  
водного транспорта

ВАХТЕННЫЙ ЖУРНАЛ ЗЕМСНАРЯДА № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (тип и название судна)

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

\_\_\_\_\_ (место приписки судна)

Начат \_\_\_\_\_

Окончен \_\_\_\_\_

Работа № \_\_\_\_\_ Место работы \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_ Часы \_\_\_\_\_ Вахта № \_\_\_\_\_

(время несения вахты)

Вахтенный начальник \_\_\_\_\_

(фамилия, инициалы)

РАЗДЕЛ I. Показатели работы вахт

Наименование единицы измерения	Выполнено
Выработанная глубина от проектного уровня, см	
Запас на неровность выработки, см	
Ширина прорези (траншеи), м	
Длина прорези (траншеи), м	
Объем удельного грунта, куб.м	
Количество отведенных барж, ед.	
Рабочее время, ч, мин	
Остановки - всего, ч, мин	
В том числе:	
производственные	
периодические	
прочие	
при буксировке	
Итого рабочего времени и остановок, ч, мин	

РАЗДЕЛ II. Работа двигателей

Наименование показателя	Двигатель № 1	Двигатель № 2	Двигатель № 3
1	2	3	4
Общая продолжительность работы, ч, мин			
Давление масла, Па			
Температура воды/масла, °С			
Профилактические работы, работы по устранению неисправностей судовых механизмов и оборудования			

Вахту сдал

\_\_\_\_\_  
(наименование должности лица, сдающего вахту)

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(расшифровка подписи)

Вахту принял

\_\_\_\_\_  
(наименование должности лица, принимающего вахту)

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(расшифровка подписи)

Командир судна

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(расшифровка подписи)