

ПРАВИЛА

КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ С ПРИЛОЖЕНИЯМИ

НД № 2-020101-012

БЮЛЛЕТЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ:

01.01.2025



Санкт-Петербург
2024

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ С ПРИЛОЖЕНИЯМИ

Настоящий бюллетень к Правилам классификационных освидетельствований судов в эксплуатации с Приложениями (далее – Бюллетень) утвержден в соответствии с действующим положением, вступает в силу 1 января 2025 года и содержит ранее утвержденные изменения, опубликованные посредством уведомлений о срочных изменениях после вступления в силу предыдущей версии Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации с Приложениями (данные изменения указаны в Перечне изменений и выделены желтой заливкой).

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть I, пункт 2.1	Суда в эксплуатации Суда, находящиеся в двойном или совместном классе Определения	Введено новое определение «Двустороннее соглашение». Откорректированы определения «Двойной класс» и «Совместный класс»	ПТ МАКО PR1B (Rev.7 June 2024)
Часть I, пункт 5.12.3.4	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Актуализированы ссылки на применимые требования	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024); УТ МАКО S21 (Rev.5 May 2023) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)
Часть II, таблица 2.1.1-2 , пункт 3.21	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Освидетельствование навигационного оборудования	Исключены требования в отношении освидетельствования навигационных приборов и инструментов	Ввиду отсутствия требований в части V «Навигационное оборудование» Правил по оборудованию морских судов

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункт 2.2.3.3.3 (новый)	Суда в эксплуатации Ежегодное освидетельствование Швартовное устройство (швартовное оборудование, швартовные механизмы, швартовные тросы)	Введен новый пункт, содержащий требования в отношении порядка освидетельствования швартовного оборудования, включая швартовные механизмы и швартовные тросы	Резолюция ИМО MSC.474(102), циркуляры ИМО MSC.1/Circ.1362/Rev.2 и MSC.1/Circ.1620
Часть II, пункт 2.2.7.11	Суда в эксплуатации Ежегодные освидетельствования Электрическое оборудование	Исключено требование о ежегодном измерении значения суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения для судов, на шинах главных распределительных устройств которых не установлены фильтры подавления гармоник	УТ МАКО E24 (Rev 1, Dec 2018) Дата вступления в силу: 11.09.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2034 от 11.09.2024)
Часть II, пункт 2.2.8.11 (новый)	Суда в эксплуатации Ежегодное освидетельствование Освидетельствование компьютеризированных систем	Введен новый пункт, содержащий требования к освидетельствованию компьютеризированных систем на судах со знаком CYBER или CYBER-A в символе класса	
Часть II, пункт 2.4.3.5.1	Суда в эксплуатации Очередное освидетельствование Швартовное устройство (швартовное оборудование, швартовные механизмы, швартовные тросы)	Внесены изменения в отношении порядка освидетельствования швартовного оборудования, включая швартовные механизмы и швартовные тросы	Резолюция ИМО MSC.474(102), циркуляры ИМО MSC.1/Circ.1362/Rev.2 и MSC.1/Circ.1620

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункт 2.4.3.5.2 (новый)	Суда в эксплуатации Очередное освидетельствование Швартовное устройство (швартовное оборудование, швартовные механизмы, швартовные тросы)	Введен новый пункт, содержащий требования в отношении осмотра и проверки в действии швартовного устройства. Нумерация существующих пунктов 2.4.3.5.2 и 2.4.3.5.3, а также ссылок на них изменена на 2.4.3.5.3 и 2.4.3.5.4 соответственно	
Часть II, пункт 2.4.4.3.10	Суда в эксплуатации Стационарные системы углекислотного тушения высокого давления Гидравлические испытания углекислотных баллонов	Внесены изменения в отношении проведения внутреннего освидетельствования и гидравлических испытаний углекислотных баллонов стационарных углекислотных систем пожаротушения высокого давления	Рекомендация МАКО № 53 (Rev.1 Oct 2023) Циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1318/Rev.1
	Морские суда Очередное освидетельствование Системы пожаротушения	Откорректированы требования к проверке наличия углекислого газа при осмотре баллонов	
Часть II, пункт 2.4.5.7.2.1	Суда в эксплуатации Теплообменные аппараты и сосуды под давлением Внутреннее освидетельствование и гидравлические испытания теплообменных аппаратов и сосудов под давлением, иных чем сосуды систем пожаротушения	Уточнены требования к внутреннему освидетельствованию и гидравлическим испытаниям теплообменных аппаратов и сосудов под давлением, иных чем сосуды систем пожаротушения	Рекомендация МАКО № 53 (Rev.1 Oct 2023) Циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1318/Rev.1

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункт 2.4.8.11 (новый)	Суда в эксплуатации Очередное освидетельствование Освидетельствование компьютеризированных систем	Введен новый пункт, содержащий требования к освидетельствованию компьютеризированных систем на судах со знаком CYBER или CYBER-A в символе класса	
Часть II, глава 2.7	Суда в эксплуатации Ежегодное освидетельствование Освидетельствование компьютеризированных систем	Название главы откорректировано с учетом расширения области применения	
Часть II, пункт 2.7.1.1.5 (новый)	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Освидетельствование по схеме планово-предупредительного технического обслуживания	Введены требования к интегрированию схемы планово-предупредительного технического обслуживания (СППТ) в программное обеспечение, содержащее перечень объектов, включенных судовладельцем в систему контроля и планирования технического обслуживания	
Часть II, пункт 2.7.1.2.1	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Освидетельствование по схеме планово-предупредительного технического обслуживания	Введены новые требования к периодам между освидетельствованиями по СППТ	

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
<p>Часть II, пункт 2.7.2.1.4</p>	<p>Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Освидетельствование по схеме планово-предупредительного технического обслуживания</p>	<p>Исключены требования о необходимости представления письменного заявления, подтверждающего, что функциональные возможности системы обеспечивают ведение СППТ. Введены требования к интегрированию СППТ в программное обеспечение, установленное на судне</p>	
<p>Часть II, пункт 2.7.3.1.2 (удален)</p>	<p>Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Освидетельствование по схеме планово-предупредительного технического обслуживания</p>	<p>Исключены требования о проверке наличия на судне дополнительной технической документации. Нумерация пунктов 2.7.3.1.3 — 2.7.3.1.5 и ссылки на них изменены на 2.7.3.1.2 — 2.7.3.1.4 соответственно</p>	
<p>Часть II, пункт 2.10.2.2.2</p>	<p>Суда в эксплуатации Освидетельствование котлов Периодичность и объемы освидетельствования котлов</p>	<p>Исключено указание о совмещении внутреннего освидетельствования паровых котлов с периодическим освидетельствованием механической установки судна</p>	<p>Сроки внутреннего освидетельствования паровых котлов могут не совпадать с периодическими освидетельствованиями механической установки</p>

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункт 2.12	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрываний/крышек грузовых трюмов	Актуализированы ссылки на применимые требования	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)
Часть II, пункт 4.6.2.2	Суда в эксплуатации Суда с совместным классом Определения	Термин «соглашение о совместном классе» заменен термином «двустороннее соглашение»	ПТ МАКО PR1B (Rev.7 June 2024)
Часть III, пункт 1.9.1.1.3 (новый)	Суда ESP Очередные освидетельствования Оценка продольной прочности корпуса судна	В связи с созданием базы цифровых моделей судов с классом РС инспектору необходимо выполнять проверку оценки характеристик поперечных сечений корпуса судна с применением ПО РС, предназначенного для проверки корпусных конструкций судов. Нумерация существующего пункта 1.9.1.1.3 и ссылки на него изменены на 1.9.1.1.4 соответственно	
Часть III, пункт 1.9.1.1.3 (новый номер 1.9.1.1.4)	Суда ESP Очередные освидетельствования Отчетные документы	В Отчете о состоянии корпуса необходимо учитывать результаты проверочных расчетов, выполненных РС с применением ПО РС, при проверке результатов оценки продольной прочности корпуса судна	

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть III, пункт 1.9.2.3.6 (удален)	Суда ESP Очередные освидетельствования Оценка продольной прочности корпуса судна	Требование исключено в связи с переносом положений в новый пункт 1.9.1.1.3	
Часть III, приложения 5.2-1 и 5.2-2	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Приложение 5.2-1 исключено. Ссылки на приложение 5.2-1 заменены ссылками на 4.2.7 Приложения 2 к настоящим Правилам. Нумерация приложения 5.2-2 и ссылки на него изменены на 5.2	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)
Часть III, пункт 5.3.2.3.4	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Актуализированы ссылки на применимые требования	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть III, пункт 6.3.2.3.4	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрываний/крышек грузовых трюмов	Актуализированы ссылки на применимые требования	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)
Часть III, таблица 25.1.3, пункт 11.24	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Освидетельствование навигационного оборудования	Исключены требования в отношении освидетельствования навигационных приборов и инструментов	Ввиду отсутствия требований в части V «Навигационное оборудование» Правил по оборудованию морских судов

ПРИЛОЖЕНИЯ К ПРАВИЛАМ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Приложение 2, название	Суда в ремонте и переоборудовании Определение технического состояния и ремонт Корпусные конструкции, трубопроводы, устройства и другие элементы судов	Название приложения откорректировано с учетом расширения области применения	

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Приложение 2, пункт 4.2.7	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Откорректировано название пункта с учетом применимости изложенных в нем требований	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)
Приложение 2, пункт 4.2.7.1	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Внесены изменения в требования, касающиеся выполнения оценки технического состояния конструкций люковых закрытий и комингсов грузовых люков, а также их ремонта, в соответствии с вступившими в силу унифицированными требованиями МАКО	УТ МАКО S21 (Rev.5 May 2023) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)
Приложение 2, пункт 4.5.3	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Актуализированы ссылки на применимые требования	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Приложение 2, раздел 5	Суда в ремонте и переоборудовании Определение технического состояния и ремонт Корпусные конструкции	Название раздела откорректировано с учетом расширения области применения	
Приложение 2, пункт 5.1.6	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Актуализированы ссылки на применимые требования	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)
Приложение 2, пункт 5.1.15 (новый)	Суда в ремонте и переоборудовании Сварные соединения Неразрушающий контроль	Введены новые требования к неразрушающему контролю сварных соединений корпусных конструкций судов, выполняемому при ремонте и переоборудовании	
Приложение 2-1, пункт 2.4	Суда в эксплуатации Периодические освидетельствования Конструкции люковых закрытий/крышек грузовых трюмов	Актуализированы ссылки на применимые требования	УТ МАКО Z7 (Rev.29 Corr.1 May 2024), УТ МАКО 7.1 (Rev.15 Corr.1 May 2024) Дата вступления в силу: 28.08.2024 (Уведомление о срочных изменениях № 311-05-2031 от 28.08.2024)

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

2.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ КО ВСЕМ СУДАМ

Пункт 2.1. В определение «Двойной класс» вносятся следующие изменения:

«Двойной класс (double class) — класс судна, классифицированного двумя обществами, не имеющими двустороннего соглашения ~~– совместном классе~~. В этом случае одно из классификационных обществ, проводя классификационное освидетельствование судна для подтверждения/возобновления своего класса, действует независимо от второго классификационного общества и в соответствии с требованиями своих правил, как если бы оно действовало в случае классифицирования судна только одним этим обществом.».

После определения «Двойной класс» вводится **новое определение «Двустороннее соглашение»** следующего содержания:

«Двустороннее соглашение (bilateral agreement) — соглашение, заключенное между двумя классификационными обществами, с целью совместной классификации.».

В определение «Совместный класс» вносятся следующие изменения:

«Совместный класс (dual class) — класс судна, классифицированного двумя обществами, имеющими двустороннее соглашение ~~– совместном классе~~. В этом случае одно из классификационных обществ, проводя классификационное освидетельствование судна для подтверждения/возобновления своего класса, действует также по поручению другого общества, проводя подтверждение/возобновление второго класса в соответствии с двусторонним соглашением ~~– совместном классе~~.».

5 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ СУДНА

В пункт 5.12.3.4 вносятся следующие изменения:

«.4 определенные в соответствии с УТ МАКО S18, S19, S21, ~~S21A, S31~~ и т.п. — смотря какое УТ МАКО (в т.ч. его версия) применимо к судну в зависимости от его возраста и конструктивных элементов (например, по УТ МАКО S19; S21, S31 инструкции приведены в части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса», по УТ МАКО S21A — в приложении 2 к настоящим Правилам);».

ЧАСТЬ II. ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ОБЪЕМЫ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

2 ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

2.1 ОБОБЩЕННЫЙ ОБЪЕМ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДНА В ТАБЛИЧНОЙ ФОРМЕ

Таблица 2.1.1-2. Пункт 3.21 и ссылки на него исключаются.

Нумерация пунктов 3.22 — 3.30 заменяется на 3.21 — 3.29 соответственно.

2.2 ЕЖЕГОДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Вводится **новый пункт 2.2.3.3.3** следующего содержания:

«**2.2.3.3.3** Подтверждается наличие на борту следующей документации, разработанной и поддерживаемой судовладельцем в актуальном состоянии:

.1 процедура швартовых операций, осмотра и технического обслуживания швартового оборудования, включая швартовые механизмы и швартовые тросы;

.2 процедура, позволяющая идентифицировать швартовное оборудование, включая швартовые механизмы и швартовые тросы;

.3 план технического обслуживания или эквивалентная система управления техническим обслуживанием, включающая проведение периодических проверок швартового оборудования, включая швартовые механизмы и швартовые тросы;

.4 технические характеристики/критерии изготовителей, позволяющие выполнить оценку технического состояния швартовых тросов в целях определения необходимости их замены;

.5 записи об изначальном решении по проекту, оборудованию, расположении и технических характеристиках¹, а также записи о проведении проверки технического состояния и обслуживания швартового оборудования, включая швартовые механизмы и швартовые тросы, либо замены швартовых тросов. Для судов, кили которых были заложены до 1 января 2007 г., не имеющих соответствующей документации, проектная минимальная разрывная нагрузка MBL_{SD} швартового оборудования, включая швартовые механизмы и швартовые тросы, может быть установлена исходя из безопасной рабочей нагрузки (SWL) швартового оборудования, включая швартовые механизмы и швартовые тросы, имеющегося на борту;

¹ Для судов, построенных 1 января 2007 г. и после этой даты, такие записи, как правило, приведены в плане технического обслуживания.».

.6 сертификаты об испытаниях изготовителей швартовых тросов, соединительных скоб с возможностью их идентификации с соответствующим оборудованием.

На судне должна быть предусмотрена система сбора и хранения вышеуказанной информации.

В пункт **2.2.7.11** вносятся следующие изменения:

«**2.2.7.11** Значения суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения для судов, на шинах главных электrorаспределительных устройств которых установлены фильтры подавления гармоник, должны измеряться ежегодно на борту судна в ходовом режиме по методике, указанной в приложении 10 к разд. 10 Руководства по техническому наблюдению за постройкой судов. Дата проведения измерений должна быть как можно ближе к ежегодному освидетельствованию судна, чтобы предоставить инспектору РС информацию о суммарном коэффициенте гармонических составляющих кривой напряжения на шинах главных электrorаспределительных устройств. Измерения суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения должны проводиться в эксплуатационном режиме с максимальным уровнем гармонических искажений. По результатам проведения измерений должна быть произведена запись в машинный журнал, содержащая информацию об оборудовании и/или фильтрах, которые находились в эксплуатации при проведении испытаний. Результаты измерений должны храниться на судне в течение не менее 5 лет и быть доступны при ближайшем периодическом освидетельствовании. Представление и хранение результатов может быть выполнено как в твердой копии, так и в электронном виде.

Измерения суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения должны быть проведены после любого изменения в конструкции судовой электростанции или судовых приемников электроэнергии, в состав которых входят полупроводниковые преобразователи. Измерения должны проводиться квалифицированным техническим персоналом из состава экипажа или сторонней организацией. Записи проведенных измерений должны предоставляться по запросу инспектора РС при каждом периодическом освидетельствовании.».

Вводится **новый пункт 2.2.8.11** следующего содержания:

«**2.2.8.11** На судах со знаком **CYBER** или **CYBER-A** в символе класса освидетельствование компьютеризированных систем (КС) проводится в объеме ежегодного освидетельствования в соответствии с требованиями части XXI «Киберустойчивость» Правил классификации и постройки морских судов.».

2.4 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

В пункт **2.4.3.5.1** вносятся следующие изменения:

«**2.4.3.5.1** При очередном освидетельствовании судна ~~механизмы, системы, электрическое оборудование в составе швартовного устройства детально осматриваются и проверяются в действии~~ подтверждается наличие на борту документации согласно 2.2.3.3.3.».

Вводится **новый пункт 2.4.3.5.2** следующего содержания:

«**2.4.3.5.2** Механизмы, системы, электрическое оборудование в составе швартовного устройства детально осматриваются и проверяются в действии.».

Нумерация **существующих пунктов 2.4.3.5.2 и 2.4.3.5.3**, а также ссылки на них изменяются на **2.4.3.5.3 и 2.4.3.5.4** соответственно.

В **пункт 2.4.4.3.10** вносятся следующие изменения:

«2.4.4.3.10 При освидетельствовании системы углекислотного тушения высокого давления осматриваются клапаны углекислотных баллонов с их предохранительными устройствами и контрольными приспособлениями, указывающими на срабатывание предохранительного устройства, проверяется работа звукового устройства, сигнализирующего о повреждении предохранительных мембран, устройства индивидуального, группового и дистанционного открытия клапанов баллонов.

При осмотре баллонов проверяется наличие в них углекислого газа по акту о взвешивании (или по замеру другим одобренным способом), предъявляемому администрацией судна. Общее количество углекислого газа не должно быть меньше 0,9 расчетного количества, при этом увеличение количества газа в каждом баллоне допускается не более 0,5 кг.

~~Проверку системы в действии допускается производить пуском сжатого воздуха вместо углекислого газа.~~ Должна быть выполнена проверка даты проведения гидравлических испытаний всех углекислотных баллонов и емкостей (резервуаров) для хранения углекислоты.

~~Не менее 10 % всех баллонов углекислого газа подлежит гидравлическому испытанию начиная со второго очередного освидетельствования и в последующем через два периода между очередными освидетельствованиями, при этом максимальный период между гидравлическими испытаниями не должен превышать~~ Баллоны высокого давления подлежат периодическим испытаниям с интервалом, не превышающим 10 лет. По прошествии первых 10 лет, начиная со второго очередного освидетельствования, не менее 10 % всех баллонов высокого давления должны быть подвергнуты внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию. Если при этом будет выявлена неисправность ~~одного или несколько~~ нескольких углекислотных баллонов оказались неисправными, то 50 % общего количества баллонов на борту должны быть подвергнуты гидравлическому испытанию. Если при этой проверке другие баллоны выйдут из строя, то следует выполнить внутреннее освидетельствование и гидравлические испытания всех баллонов. При достижении 20-летнего возраста, начиная с четвертого очередного освидетельствования, и через каждые последующие 10 лет все баллоны должны подвергаться внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию.

Назначение новых сроков внутреннего освидетельствования и гидравлических испытаний производится: для баллонов, прошедших гидравлические испытания на признанной испытательной станции, по клеймам этих испытательных станций, а для баллонов, не подвергшихся гидравлическим испытаниям, на основании предыдущих актов их освидетельствования Регистром.

Гибкие шланги должны заменяться с интервалом, рекомендованным изготовителем, но не превышающим 10 лет, за исключением гибких металлических шлангов сильфонного типа. Гибкие металлические шланги сильфонного типа подлежат ежегодному визуальному осмотру и, если требуется по результатам осмотра, заменены.

~~При освидетельствовании баллонов проверка и назначение новых сроков внутреннего освидетельствования и гидравлических испытаний производится: для баллонов, прошедших гидравлические испытания на признанной испытательной~~

~~станции (10 %) по клеймам этих испытательных станций, а для баллонов, не подвергшихся гидравлическим испытаниям (90 %), на основании предыдущих актов освидетельствования Регистром.~~

В обоснованных случаях в зависимости от срока службы, результатов освидетельствований, произведенных ремонтов и замен может потребоваться проверка предохранительных клапанов резервуара системы углекислотного тушения низкого давления, а также тепловой изоляции на соответствие требованиям 3.8.3.6 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов.

Резервуары системы углекислотного тушения низкого давления должны подвергаться внутреннему освидетельствованию после ремонта, а также после выпуска углекислого газа, если возраст резервуара превышает 5 лет.

Гидравлические испытания резервуара могут быть потребованы инспектором по результатам внутреннего освидетельствования. При этом поверхность под тепловой изоляцией должна подвергнуться выборочной проверке на наличие коррозии. Удаление изоляции, если это необходимо, должно производиться в соответствии с процедурой, рекомендуемой изготовителем резервуара.

Проверяется наличие на борту судового плана технического обслуживания систем углекислотного тушения. Работы по техническому обслуживанию систем углекислотного тушения в соответствии с судовым планом технического обслуживания должны проводиться признанными РС организациями не реже чем один раз в два года (интервал два года +3 мес.) на пассажирских судах или при каждом очередном освидетельствовании на грузовых судах.

Гидравлические испытания, работы по техническому обслуживанию и т.п. могут выполняться организациями, признанными ИКО — членом МАКО (с учетом разд. 7 часть I «Общие положения» настоящих Правил).

Пункт 2.4.4.3.10. Второй абзац заменяется следующим текстом:

«При осмотре баллонов проверяется наличие в них углекислого газа по акту о взвешивании или по замеру уровня углекислоты в них одобренным способом, предъявляемому администрацией судна, либо на каждом из баллонов должно быть установлено автоматическое устройство контроля массы углекислоты (огнетушащего вещества (ОТВ)) и давления. Общее количество углекислого газа не должно быть меньше 0,9 расчетного количества (при заполнении баллонов допускается отклонение не более чем на $\pm 0,5$ кг от расчетного количества газа на баллон).».

В пункт 2.4.5.7.2.1 вносятся следующие изменения:

«**2.4.5.7.2.1** Внутреннее освидетельствование теплообменного аппарата и сосуда под давлением, иного чем сосуд системы пожаротушения (см. также 2.4.4.3.10), должно проводиться при каждом очередном освидетельствовании судна, гидравлические испытания назначаются по результатам внутреннего освидетельствования.».

Внутреннее освидетельствование и гидравлическое испытание баллонов станции углекислотного тушения может также проводиться компетентными организациями, признанными Регистром или ИКО — членом МАКО (с учетом положений разд. 7. части I «Общие положения»). Гидравлическим испытаниям подвергается не менее 10 % всех баллонов CO₂ высокого давления один раз в 10 лет.

Если при внутреннем освидетельствовании баллонов обнаружены дефекты, то баллоны с дефектами должны быть подвергнуты гидравлическим испытаниям с тем, чтобы по результатам этих испытаний определить необходимость в гидравлических испытаниях всех остальных баллонов (см. также 2.4.4.3.10). Если один или несколько углекислотных баллонов оказались неисправными, то 50 % общего количества баллонов на борту должны быть подвергнуты гидравлическому испытанию. Гибкие шланги должны заменяться с интервалом рекомендованным изготовителем, но не превышающим 10 лет.

Проверяется наличие на борту судового плана технического обслуживания систем углекислотного тушения.

Работы по техническому обслуживанию систем углекислотного тушения в соответствии с судовым планом технического обслуживания должны проводиться организациями, признанными Регистром или ИКО — членом МАКО (с учетом положений разд. 7. части I «Общие положения»), не реже чем один раз в два года (интервал два года + 3 мес.) на пассажирских судах или при каждом очередном освидетельствовании на грузовых судах.».

Вводится **новый пункт 2.4.8.11** следующего содержания:

«**2.4.8.11** Компьютеризированные системы.

2.4.8.11.1 На судах со знаком **CYBER** или **CYBER-A** в символе класса освидетельствование компьютеризированных систем (КС) проводится в объеме очередного освидетельствования в соответствии с требованиями части XXI «Киберустойчивость» Правил классификации и постройки морских судов.

2.4.8.11.2 Дополнительно на судах со знаком **CYBER-A** в символе класса должна проводиться проверка кибербезопасности судовых КС и информационных сетей признанным РС предприятием.

При проверке признанным РС предприятием должны проводиться, как минимум, следующие работы:

разработка и поддержание в актуальном состоянии в течение всего срока службы судна Ведомости КС;

анализ документации на КС и организационно-распорядительных документов по киберустойчивости;

анализ настроек программных и программно-аппаратных средств, в том числе средств защиты информации;

выявление недостатков программных и программно-аппаратных средств, в том числе средств защиты информации, посредством анализа состава установленного программного обеспечения и обновлений безопасности с применением средств контроля (анализа) защищенности и (или) иных средств защиты информации;

выявление недостатков программных и программно-аппаратных средств, в том числе средств защиты информации, сетевых служб, доступных для сетевого взаимодействия, с применением средств контроля (анализа) защищенности.

В случае выявления недостатков в КС судовладельцем должны быть внедрены меры по устранению данных недостатков и/или снижению последствий киберинцидентов, которые могут возникнуть вследствие выявленных недостатков.

2.4.8.11.3 Работы, перечисленные в 2.4.8.11.2, должны быть выполнены в период очередного освидетельствования. После проведения вышеуказанных проверок инспектору РС должен быть представлен акт, выданный признанным РС предприятием

и подтверждающий, что на судне отсутствуют недостатки или внедрены меры по снижению последствий киберинцидентов, которые могут возникнуть вследствие выявленных недостатков.».

2.7 СХЕМА ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МЕХАНИЗМОВ

В название главы 2.7 вносятся следующие изменения:

«2.7 СХЕМА ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МЕХАНИЗМОВ».

Вводится новый пункт 2.7.1.1.5 следующего содержания:

«2.7.1.1.5 СППТ является частью компьютеризированной системы управления техническим обслуживанием судна либо может быть интегрирована в программное обеспечение, содержащее перечень объектов, включенных судовладельцем в систему контроля и планирования технического обслуживания.».

В пункт 2.7.1.2.1 вносятся следующие изменения:

«2.7.1.2.1 Периоды между освидетельствованиями по СППТ ~~не должны превышать периоды между освидетельствованиями, предусмотренные по СНО~~ должны совпадать с интервалами проведения работ по техническому обслуживанию компонентов/механизмов в зависимости от наработки часов, установленными на основании инструкций по обслуживанию и технической документации изготовителей оборудования. При отсутствии указаний изготовителя оборудования, периоды между освидетельствованиями по СППТ не должны превышать периоды между освидетельствованиями по СНО.».

Пункт 2.7.2.1.4 заменяется следующим текстом:

«2.7.2.1.4 Программное обеспечение (ПО) системы управления техническим обслуживанием судна должно обеспечивать эффективное управление процессами технического обслуживания судна и включать в себя все объекты, размещенные на судне, требующие учета и контроля со стороны судовладельца. При использовании оно должно позволять создавать отдельный перечень объектов СППТ, подлежащих обязательному освидетельствованию РС.».

Пункт 2.7.3.1.2 исключается.

Нумерация пунктов 2.7.3.1.3 — 2.7.3.1.5 и ссылки на них изменяются на 2.7.3.1.2 — 2.7.3.1.4 соответственно.

2.10 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ КОТЛОВ

В пункт 2.10.2.2 вносятся следующие изменения:

«2.10.2.2 В течение 5-летнего периода действия Классификационного свидетельства для паровых котлов, эксплуатируемых не более 10 лет, должно быть проведено не менее двух внутренних освидетельствований каждого из них. Одно из таких освидетельствований должно быть проведено при очередном освидетельствовании судна, а второе — через интервал, не превышающий 36 мес., ~~совмещая его с периодическим освидетельствованием механической установки судна.~~».

2.12 ПРОТИВОКОРРОЗИОННАЯ ЗАЩИТА И ПОКРЫТИЯ

Пункт 2.12. В последнее предложение вносятся следующие изменения:

«В статусы освидетельствований судов, на конструкции(ях) которых нанесены/восстановлены защитные покрытия в соответствии с правилами РС и международными документами, инспекторам РС следует вносить отметку о нанесении/восстановлении покрытия со ссылкой на соответствующее требование правил РС и/или международного стандарта (в частности, это также относится к случаям, указанным в ~~приложении 5.2.1, 5.2.4.2, 5.3.3.2.3, 5.4.2.2.3, 5.9.6, 5.12.3.1.2.1.4, 5.12.3.2, 6.1.1.7, 6.2.2.4.5, 6.2.4.2, 6.3.2.3.11 и т.д.~~ части III «~~Техническое наблюдение за изготовлением материалов~~» ПТНПС «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» настоящих Правил, а также 3.3.5 части II «Корпус» и разд. 6 приложения 3 Правил постройки классификации и постройки морских судов).».

4 ДРУГИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

4.6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СВЯЗИ СО СМЕНОЙ СУДОВЛАДЕЛЬЦА, ПОРТА РЕГИСТРАЦИИ И НАЗВАНИЯ СУДНА

В пункт 4.6.2.2 вносятся следующие изменения:

«4.6.2.2 При смене владельца должно быть проведено внеочередное освидетельствование судна путем наружного осмотра с целью подтверждения того, что все необходимое оборудование и снабжение находится на штатных местах и не были произведены какие-либо изменения.

В случае, если судно находится в совместном классе, то двустороннее соглашение ~~о совместном классе~~ теряет силу после смены судовладельца. В связи с этим необходимо запросить нового судовладельца, намерен ли он продолжать эксплуатацию судна в совместном классе или планирует сохранить только класс РС. В случае продолжения эксплуатации судна в совместном классе необходимо подписать двустороннее соглашение ~~о совместном классе~~ на пятилетний период. При намерении сохранить только класс РС необходимо направить в адрес ГУР официальное уведомление об этом на английском языке. На основании этого уведомления будет выполнена процедура снятия класса второго классификационного общества.».

ЧАСТЬ III. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИХ НАЗНАЧЕНИЯ И МАТЕРИАЛА КОРПУСА

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.9 ОТЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ КОРПУСА СУДНА ESP В СООТВЕТСТВИИ С РАЗДЕЛАМИ 2 — 6 НАСТОЯЩЕЙ ЧАСТИ И ОЦЕНКА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

Вводится **новый пункт 1.9.1.1.3** следующего содержания:

«**1.9.1.1.3** В случаях, оговоренных в 1.9.1.1.1 и 1.9.1.1.2, до завершения очередного освидетельствования инспектору РС должны быть представлены результаты оценки продольной прочности корпуса судна. При рассмотрении результатов оценки характеристик поперечных сечений корпуса судна по моментам сопротивления и, если применимо, по предельным моментам сопротивления (предельным изгибающим моментам) подразделение РС, выполняющее освидетельствование судна, должно выполнить проверку оценки характеристик поперечных сечений корпуса судна с применением ПО РС, предназначенного для проверки корпусных конструкций судов.»

Нумерация **существующего пункта 1.9.1.1.3** и ссылки на него изменяются на **1.9.1.1.4** соответственно.

В существующий **пункт 1.9.1.1.3** вносятся следующие изменения:

«~~1.9.1.1.3~~ **1.9.1.1.4** Окончательные результаты оценки продольной прочности судна, требуемой 1.9.1.1.1 и 1.9.1.1.2, в том числе после работ по замене или подкреплению конструктивных элементов (если они производились вследствие первоначальной оценки), с учетом результатов рассмотрения РС согласно 1.9.1.1.3, должны быть отражены в соответствующем разделе Отчета о состоянии корпуса (Акта об оценке состояния) (форма 6.3.41).»

Пункт 1.9.2.3.6 и ссылки на него исключаются.

5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

5.2 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Приложение 5.2-1 исключается. Ссылки на него в примечании 4 таблицы 5.2.3.2, пунктах 5.3.2.3.9, 6.2.2.4.5 и 6.3.2.3.11, а также в примечании 3 таблицы 6.2.3.2-1 заменяются следующим текстом:

«4.2.7 Приложения 2 к настоящим Правилам.»

Нумерация приложения 5.2-2 и ссылки на него заменяются на **5.2**.

5.3 ЕЖЕГОДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

В пункт 5.3.2.3.4 вносятся следующие изменения:

«**5.3.2.3.4** Если система крепления люковых закрытий не функционирует должным образом, должен быть выполнен необходимый ремонт под техническим наблюдением Регистра. Если люковые закрытия и/или комингсы подвергаются существенному ремонту, прочность заdraивающих устройств должна быть приведена в соответствие с ~~положениями требованиями S21.5УТ МАКО S21 (см. 7.130~~ части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов).».

6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ

6.3 ЕЖЕГОДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

В пункт 6.3.2.3.4 вносятся следующие изменения:

«**6.3.2.3.4** Если система крепления люковых закрытий не функционирует должным образом, должен быть выполнен необходимый ремонт под техническим наблюдением Регистра. Если люковые закрытия и/или комингсы подвергаются существенному ремонту, прочность заdraивающих устройств должна быть приведена в соответствие с ~~положениями требованиями S21.5УТ МАКО S21 (см. 7.130~~ части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов).».

25 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

25.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Таблица 25.1.3. Пункт 11.24 и ссылки на него исключаются.

Нумерация пунктов 11.25 — 11.29 заменяется на 11.24 — 11.28 соответственно.

ПРИЛОЖЕНИЯ К ПРАВИЛАМ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ И РЕМОНТУ КОРПУСОВ МОРСКИХ СУДОВ

Название Приложения 2 заменяется следующим текстом:

**«ИНСТРУКЦИЯ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ И РЕМОНТУ
КОРПУСНЫХ КОНСТРУКЦИЙ, ТРУБОПРОВОДОВ, УСТРОЙСТВ И ДРУГИХ
ЭЛЕМЕНТОВ СУДОВ».**

4 НОРМАТИВЫ ДЛЯ КОРПУСА С ДЕФЕКТАМИ

4.2 КОНСТРУКЦИИ С ИЗНОСАМИ

В название пункта 4.2.7 вносятся следующие изменения:

**«4.2.7 Требования по определению допустимой остаточной толщины
листов обшивки конструкций люковых закрытий/крышек грузовых трюмов».**

В пункт 4.2.7.1 вносятся следующие изменения:

«4.2.7.1 Для грузовых судов, контракт на постройку которых заключен 1 июля 2012 г. или после этой даты, иных чем за исключением навалочных судов, рудовозов, комбинированных судов, а также для навалочных судов, рудовозов и комбинированных судов, контракт на постройку которых заключен 1 января 2004 г. или после этой даты, за исключением и судов CSR, при определении допустимой остаточной толщины конструкций листов обшивки люковых закрытий и комингсов грузовых люков необходимо руководствоваться следующими требованиями: разд. 7 УТ-МАКО S21A (см. 7.10.6.53 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов).

Замена конструкций люковых закрытий и комингсов грузовых люков требуется, если фактическая остаточная толщина менее $t_{net} + 0,5$ мм для:

крышек люков с одинарной обшивкой;

листов обшивки люковых закрытий с двойной обшивкой; и

конструкций комингсов.

Если фактическая остаточная толщина перечисленных конструкций находится в пределах значений от $t_{net} + 0,5$ мм до $t_{net} + 1,0$ мм, то в качестве альтернативы замене допускается выполнение следующего:

нанесения твердого защитного покрытия (в соответствии с технологией изготовителя), при этом покрытие должно находиться в техническом состоянии «хорошее»; или

ежегодных замеров толщин.

Замеры толщин внутренних конструкций люковых закрытий с двойной обшивкой требуется проводить при замене верхней или нижней обшивки крышки люка или по требованию инспектора РС, если сочтет необходимым по результатам оценки состояния обшивки на предмет коррозии и деформации. В этих случаях замена внутренних конструкций требуется, если фактическая остаточная толщина меньше t_{net} .

Добавки на коррозию приведены в 7.10.6.44 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил классификации и постройки морских судов.

Если добавка на коррозию $t_c = 1,0$ мм, тогда толщина заменяемой конструкции должна быть не менее t_{net} , а толщина, при которой требуется нанесение покрытия или проведение ежегодных замеров толщины, — это толщина в пределах между t_{net} и $t_{net} + 0,5$ мм.».

4.5 КОНСТРУКЦИИ СО ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ КОРРОЗИЕЙ

В пункт 4.5.3 вносятся следующие изменения:

«4.5.3 Формулу (4.5.2) не следует применять для корпусных конструкций, размеры которых определены с применением подхода нетто-толщины, например, по Общим правилам по конструкции и прочности, а также УТ МАКО S21, S21A и др.».

5 УКАЗАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕМОНТУ КОРПУСА

Название раздела 5 заменяется следующим текстом:

«5 УКАЗАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕМОНТУ И ПЕРЕОБОРУДОВАНИЮ СУДНА».

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Пункт 5.1.6. В третий абзац вносятся следующие изменения:

«Допускается не восстанавливать конструкцию до построечного варианта. При определении размеров конструкций необходимо учитывать условия и продолжительность последующей эксплуатации судна (не применимо к судам CSR, а также к конструкциям, размеры которых определены с применением подхода нетто-толщины, например, согласно УТ МАКО S21, S21A и т.п.).».

Вводится **новый пункт 5.1.15** следующего содержания:

«5.1.15 Неразрушающий контроль швов сварных соединений конструкций при ремонте и переоборудовании судов.

5.1.15.1 Неразрушающий контроль швов сварных соединений выполняется в объеме визуального и измерительного контроля по всей длине соединений с обеих сторон (в случае технической возможности для проведения) и последующего радиографического или ультразвукового контроля, выполняемого на отдельных участках сварных соединений при ремонте корпусных конструкций. В случае отсутствия технической возможности для проведения визуального и измерительного контроля

сварного соединения с недоступной стороны инспектор РС может назначить выборочно участки неразрушающего контроля методом, применимым для данной конструкции с учетом требований 5.1.15.6.

5.1.15.2 Схема неразрушающего контроля сварных соединений для различных сварных конструкций, заменяемых при ремонте, должна быть разработана судоремонтным предприятием и одобрена Регистром.

5.1.15.3 В случае сомнения в результатах визуального и измерительного контроля инспектор РС может установить распределение участков неразрушающего контроля, отличное от указанного в одобренной схеме контроля.

5.1.15.4 Радиографический или ультразвуковой контроль (при толщине свариваемых элементов конструкции 8 мм и выше) технологически самостоятельных сварных соединений должен выполняться в объеме, определенном от протяженности соединения, но не менее чем один участок контроля на каждое технологически самостоятельное соединение с учетом требований 5.1.15.6.1.

Примечание. Технологически самостоятельным считается сварное соединение непрерывной длины, имеющее по всей протяженности одинаковое сечение и разделку кромок, выполненное по одной спецификации процесса сварки в одном или непрерывно меняющемся пространственном положении сварки.

5.1.15.5 При радиографическом или ультразвуковом контроле сварных соединений малой протяженности (менее 1 м) следует контролировать не менее одного стыка набора каждого заменяемого участка корпусной конструкции с учетом требований 5.1.15.6.2.

Примечание. К соединениям малой протяженности относятся стыковые соединения деталей полосульбового, полосового и таврового профиля, а также тавровые соединения со сплошным проваром патрубков с настилами, палубами или переборками.

5.1.15.6 Объем неразрушающего контроля назначается с соблюдением следующих условий:

.1 объем радиографического или ультразвукового контроля швов сварных соединений заменяемых листовых конструкций в общем случае должен быть назначен из расчета 1 участок контроля на 6 м длины технологически самостоятельного сварного соединения. В случае, если длина швов сварных соединений отдельного заменяемого элемента корпусной конструкции по периметру более 1 м и менее 6 м длины, то должен назначаться 1 участок радиографического или ультразвукового контроля;

.2 объем радиографического или ультразвукового контроля швов сварных соединений балок набора в общем случае должен быть назначен из расчета 1 контролируемый стык набора на каждые 5 стыков набора заменяемой конструкции;

.3 при вварке элементов конструкций в жесткий контур, в вырезы, в которых отношение минимального размера (ширины) или диаметра выреза к толщине листа составляет 60 и менее, стыковые и тавровые соединения с полным проваром основного корпуса должны контролироваться по всей их длине, а остальных конструкций — в объеме не менее 20 % от протяженности с применением радиографического или ультразвукового контроля (для толщин от 8 мм и выше). Основным корпусом судна считается корпус судна, ограниченный верхней палубой.

5.1.15.7 Если обнаружены недопустимые дефекты контролируемого участка сварного соединения, должен быть проведен дополнительный контроль по обеим сторонам данного участка до получения положительных результатов. Результаты дополнительного контроля следует предъявлять вместе с документами первоначального контроля до исправления дефектов. В случае если объем первоначального и дополнительного контроля шва сварного соединения превысил 50 % его длины, данный шов должен быть подвергнут дополнительному контролю по всей длине. Недопустимые дефекты швов сварных соединений должны быть определены и исправлены с учетом 3.2.1.2 — 3.2.1.11 части XIV «Сварка» Правил классификации и постройки морских судов.».

ПРИЛОЖЕНИЕ 2-1

**ПОРЯДОК ПРОВЕРКИ НАЛИЧИЯ/ПОДДЕРЖАНИЯ АКТУАЛЬНОСТИ
ИНФОРМАЦИИ ПО ДОПУСКАЕМЫМ ОСТАТОЧНЫМ РАЗМЕРАМ
КОРПУСНЫХ КОНСТРУКЦИЙ**

В пункт 2.4 вносятся следующие изменения:

«2.4 Для судов, к которым применяются нормативы согласно 5.12.3.4 части I «Общие положения» (т.е. если применимы соответствующие УТ МАКО S18, S19, S21, S21A, S22, и S31 и т.д.), в формуляре судна должен быть размещен дополнительный файл с информацией по допускаемым остаточным размерам корпусных конструкций, который должен быть дополнен информацией с указанием конструкции, нормативов, соответствующих величин и расчетов для выполнения оценки технического состояния и ремонтов, а также методики оценки технического состояния, определенных в соответствии с применимым УТ МАКО. Файл должен быть сформирован в формате: «рег. номер_S[номер УТ МАКО].pdf». В ПО ЗТ должна быть дополнительно выбрана соответствующая опция для ввода таких нормативов.».

Российский морской регистр судоходства

**Бюллетень изменений к Правилам классификационных освидетельствований судов
в эксплуатации с Приложениями**

Утверждено: 24-215233

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191181, г. Санкт-Петербург, ул. Миллионная, д. 7, литера А
www.rs-class.org/ru/