

ПРАВИЛА

КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ С ПРИЛОЖЕНИЯМИ

НД № 2-020101-012

БЮЛЛЕТЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ:

01.07.2024



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 и содержит информацию об изменениях, за исключением правок редакционного характера. Содержащиеся в Бюллетене изменения вступают в силу 1 июля 2024 года (за исключением ранее утвержденных изменений срочного характера, опубликованных посредством циркулярных писем после вступления в силу предыдущей версии Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации с Приложениями, специально указанных в Перечне изменений и выделенных желтой заливкой).

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть I, глава 2.1	Суда Определения и пояснения Определение технического состояния судна	Внесены изменения в определение «Значительная коррозия»	
Часть I, глава 2.3	ПБУ и МСП Определения и пояснения Сокращения	Сокращение «Правила ПБУ/МСП» исключено. Введены новые сокращения «Правила ПБУ» и «Правила МСП»	
Часть II, пункт 2.2.7.10.6 (новый)	Морские суда Электрическое оборудование Электромагнитная совместимость	Введен новый пункт, содержащий требование по измерению суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения. Нумерация существующего пункта 2.2.7.10.6 изменена на 2.2.7.10.7	
Часть II, пункт 2.4.2.2.5	Суда в эксплуатации Очередное освидетельствование Корпусные конструкции в машинном отделении	Исключены фразы, допускающие возможность неоднозначного толкования требований к объему освидетельствования и ремонта корпусных конструкций	
Часть II, пункт 2.4.2.5.6	Суда Испытания на непроницаемость при очередном освидетельствовании Кингстонные ящики, шахты лага и эхолота	Введена ссылка на приложение 10 Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, содержащее пояснения в отношении выполнения испытаний на непроницаемость	

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть II, пункт 2.4.7.1.9 (новый)	Морские суда Электрическое оборудование Электромагнитная совместимость	Введен новый пункт, содержащий требование к измерению суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения	
Часть II, пункт 2.5.4.3.3	Суда, нормальная эксплуатация которых предусматривает посадку на грунт (включая суда, имеющие в символе класса знак NAABSA) Освидетельствование подводной части судна	Изменена ссылка на требования настоящих Правил, определяющие периодичность освидетельствования подводной части судов группы 1, для которых в течение 5 летнего периода действия класса РС должно быть проведено не менее двух таких освидетельствований	
Часть II, пункт 2.5.5.3.1	ПБУ и МСП Периодические освидетельствования Освидетельствования подводной части	Ссылка на «Правила ПБУ/МСП» заменена ссылкой на «Правила ПБУ, Правила МСП»	
Часть II, пункт 3.2.1	Суда и морские сооружения в эксплуатации Освидетельствования в связи с изменением символа класса, типа/подтипа и других характеристик судна	Исключена необходимость первичного обращения судовладельца в Главное управление Регистра. Внесены уточнения в таблицу 3.2.1 касательно технической документации, необходимой при расширении границ установленного района плавания	
Часть II, пункт 3.2.2	Суда и морские сооружения в эксплуатации Освидетельствования в связи с изменением символа класса, типа/подтипа и других характеристик судна	Исключена необходимость подтверждения Главным управлением Регистра характера переоборудования (существенное/ несущественное)	

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
<p>Часть II, пункт 3.2.4</p>	<p>Суда и морские сооружения в эксплуатации Освидетельствования в связи с изменением символа класса, типа/подтипа и других характеристик судна</p>	<p>Исключена необходимость подтверждения Главным управлением Регистра возможности присвоения нового символа класса, типа, подтипа, расширения границ установленного района плавания. Введено указание о возможности внесения в символ класса дополнительных знаков, словесных характеристик на основании подтверждения соответствия судна требованиям РС к таким знакам и/или словесным характеристикам по ранее одобренной РС документации, записям в Классификационном свидетельстве и отчетным документам РС по результатам освидетельствования</p>	
<p>Часть II, пункт 3.2.6</p>	<p>Суда в эксплуатации Внеочередное освидетельствование Изменение символа класса</p>	<p>Информация о действиях инспектора РС, выявившего нарушения условий сохранения дополнительного знака в символе класса, перенесена в часть II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства</p>	
<p>Часть II, пункт 4.8.2.1.2</p>	<p>Суда, находящиеся в системе мониторинга флота Освидетельствование</p>	<p>Внесено изменение к количеству внеочередных освидетельствований</p>	<p>Дата вступления в силу: 01.01.2024 (Циркулярное письмо 311-05-1983ц от 26.12.2023)</p>

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть III, пункт 1.1.1	Нефтеналивные суда и комбинированные суда Определения	Откорректированы определения «Судно нефтеналивное», «Судно нефтеналивное с двойным корпусом», «Танк балластный (только для судов ESP)»	УТ МАКО Z10s
Часть III, пункт 1.4.3.1.6.4 (новый)	Суда ESP Судовая документация	Введен новый пункт, содержащий требование о составлении и хранении на борту судна отчета об осмотре судна, проведенном судовладельцем	УТ МАКО Z 10.3 (Rev.21 Aug 2023)
Часть III, пункт 2.2.5.1	Нефтеналивные суда с одинарным корпусом и комбинированные суда Очередное освидетельствование Испытания грузовых танков	Изменены условия зачета инспектором РС испытаний грузовых танков, выполненных силами экипажа судна	УТ МАКО Z10.1 (Rev.25 Feb 2023)
Часть III, пункт 3.2.5.1	Нефтеналивные суда с двойным корпусом Очередное освидетельствование Испытания грузовых танков	Изменены условия зачета инспектором РС испытаний грузовых танков, выполненных силами экипажа судна	УТ МАКО Z10.4 (Rev.18 Feb 2023)
Часть III, пункты 5.2.2.3 и 5.2.2.3.1	Навалочные и комбинированные суда с одинарными бортами Очередное освидетельствование Балластные танки	Ужесточены требования в отношении выполнения ежегодных осмотров балластных танков с состоянием покрытия худшим, чем хорошее	УТ МАКО Z10.2 (Rev.37 Feb 2023)
Часть III, пункты 5.4.2.2.1.2 и 5.4.2.2.1.3	Навалочные и комбинированные суда с одинарными бортами Промежуточное освидетельствование Балластные танки	Ужесточены требования в отношении выполнения ежегодных осмотров балластных танков с состоянием покрытия худшим, чем хорошее	УТ МАКО Z10.2 (Rev.37 Feb 2023)

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть III, пункты 6.2.2.3 и 6.2.2.3.1	Навалочные суда с двойным корпусом, рудовозы и комбинированные суда Очередное освидетельствование Балластные танки	Ужесточены требования в отношении выполнения ежегодных осмотров балластных танков с состоянием покрытия худшим, чем хорошее	УТ МАКО Z10.5 (Rev.20 Feb 2023)
Часть III, пункт 6.2.2.3.3 (новый)	Навалочные суда с двойным корпусом, рудовозы и комбинированные суда Очередное освидетельствование Пустые пространства, смежные с грузовыми трюмами	Введен новый пункт, содержащий требования в отношении выполнения освидетельствования пустых пространств с плохим состоянием покрытия	УТ МАКО Z10.5 (Rev.20 Feb 2023)
Часть III, пункт 6.2.2.3.4	Навалочные суда с двойным корпусом, рудовозы и комбинированные суда Очередное освидетельствование Пустые пространства, смежные с грузовыми трюмами	Дополнены требования в отношении оформления результатов освидетельствования пустых пространств двойного корпуса	УТ МАКО Z10.5 (Rev.20 Feb 2023)
Часть III, пункт 6.3.4 (новый)	Навалочные суда с двойным корпусом, рудовозы и комбинированные суда Ежегодное освидетельствование Пустые пространства двойного корпуса, смежные с грузовыми трюмами	Введен новый пункт, содержащий требования в отношении освидетельствования пустых пространств двойного корпуса	УТ МАКО Z10.5 (Rev.20 Feb 2023)
Часть III, пункты 6.4.2.2.1.2 и 6.4.2.2.1.3	Навалочные суда с двойным корпусом, рудовозы и комбинированные суда Промежуточное освидетельствование Балластные танки	Ужесточены требования в отношении выполнения ежегодных осмотров балластных танков с состоянием покрытия худшим, чем хорошее	УТ МАКО Z10.5 (Rev.20 Feb 2023)

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Часть III, глава 8.7	Суда для перевозки сжиженных газов наливом Освидетельствование до и после первого грузового рейса	Изменены требования к освидетельствованию при первой погрузке/разгрузке судна	Дата вступления в силу: 01.01.2024 (Циркулярное письмо 311-05-1983ц от 26.12.2023)
Часть III, глава 10	Суда, перевозящие производственный и/или специальный персонал Цели, функциональные требования и правила, касающиеся безопасной перевозки	Внесены уточнения в отношении допущения применения Кодекса ССН 2008 к судам, перевозящим специальный персонал, по решению МА государства флага. Введены новые положения, касающиеся оформления свидетельств для перевозки специального персонала на суда под флагом РФ	Поправки в Кодекс торгового мореплавания РФ, вступающие в силу 1 марта 2024 г. Дата вступления в силу: 28.02.2024 (Циркулярное письмо 311-05-1997ц от 28.02.2024)
Часть III, раздел 19	ПБУ и МСП Дополнительные освидетельствования Освидетельствование корпуса, оборудования и механизмов	По всему тексту раздела термин «Правила ПБУ/МСП» заменен на «Правила ПБУ и Правила МСП»	

ПРИЛОЖЕНИЯ К ПРАВИЛАМ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Приложение 1, приложение 1.2, пункт 1.2	ПБУ и МСП Техническая документация Расчеты остойчивости, непотопляемости и надводного борта	Ссылка на «Правила ПБУ/МСП» заменена ссылкой на «Правила ПБУ»	

Элемент	Применимость	Описание	Примечания
Приложение 2, пункт 4.1.10	Суда Определение технического состояния корпуса	Для судов, перешедших из класса теряющего общества — члена МАКО, исключен запрет на одновременное применение для элементов корпуса с износами нормативов, определенных по 4.2.1 — 4.2.3 и 4.2.6	
Приложение 2, пункт 4.2.6.1	Суда Определение технического состояния корпуса	Для судов, имеющих неизменный класс Регистра с постройки, а также для судов, построенных на класс РС, допущена возможность применения для элементов корпуса с износами нормативов, определенных согласно 4.2.1.2, 4.2.1.3, 4.2.2 — 4.2.3	
Приложение 2, пункт 4.5.2	Суда в эксплуатации Определение технического состояния Применение нормативов для конструкций со значительной коррозией	Введены дополнительные требования по определению верхнего и нижнего пределов зоны со значительной коррозией	

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

2.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ КО ВСЕМ СУДАМ

В определении «Значительная коррозия» вносятся следующие изменения:

«Значительная коррозия (substantial corrosion) — такая степень ~~коррозии~~ фактического износа, которая находится в допустимых пределах, но составляет более 75 % от этих предельных величин величины допуссаемого износа, определенной по правилам РС.

Для судов, построенных в соответствии с Общими правилами ~~МАКО~~ по конструкции и прочности, значительная коррозия — это такая степень коррозии, при которой замеренная толщина находится в диапазоне значений $t_{ren} + 0,5$ мм и t_{ren} . Где t_{ren} — допуссаемая толщина, мм, ниже которой требуется замена элемента корпуса.».

2.3 СОКРАЩЕНИЯ

Сокращение «Правила ПБУ/МСП» заменяется следующим текстом:

«Правила МСП — Правила классификации и постройки морских стационарных платформ.

Правила ПБУ — Правила классификации и постройки плавучих буровых установок.».

ЧАСТЬ II. ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ОБЪЕМЫ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

2 ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

2.2 ЕЖЕГОДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Вводится новый пункт **2.2.7.10.6** следующего содержания:

«**2.2.7.10.6** Значения суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения на шинах главных электрораспределительных устройств 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 электрораспределительных 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.».

Нумерация **существующего пункта 2.2.7.10.6** изменяется на **2.2.7.10.7**.

2.4 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

В **пункт 2.4.2.2.5** вносятся следующие изменения:

«**2.4.2.2.5** При очередном освидетельствовании должно быть освидетельствовано машинное отделение. Особое внимание должно быть обращено на конструкции в верхних частях танков, наружную обшивку корпуса в районах верхних частей танков, бракеты и кницы, соединяющие бортовой набор корпуса с конструкциями танков в верхних частях, переборки машинного отделения в районах верхних частей танков, льяльные колодцы. Необходимо также обратить внимание на заборные отверстия в наружной обшивке, трубопроводы охлаждения забортной водой и, а также клапаны отливных ~~заборных~~ отверстий и их соединение с наружной обшивкой. В районах, явно подверженных значительному коррозионному износу, и в сомнительных зонах должны быть выполнены замеры толщин. В случае выявления коррозионного износа, превышающего допустимые нормы, должен быть выполнен ремонт ~~или замена~~ поврежденных участков конструкций корпуса.».

В **пункт 2.4.2.5.6** вносятся следующие изменения:

«**2.4.2.5.6** При очередных освидетельствованиях должны быть испытаны на непроницаемость кингстонные ящики, шахты лаг~~ова~~ и эхолот~~ова~~ в соответствии с приложением 10 Руководства. ~~Эти пространства испытываются на непроницаемость при спуске судна на воду.~~».

Вводится **новый пункт 2.4.7.1.9** следующего содержания:

«**2.4.7.1.9** Измерение значения суммарного коэффициента гармонических составляющих кривой напряжения на шинах главных электrorаспределительных устройств должно быть выполнено в соответствии с 2.2.7.10.6.».

2.5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ПОДВОДНОЙ ЧАСТИ СУДОВ И МОРСКИХ СООРУЖЕНИЙ

В пункт 2.5.4.3.3 вносятся следующие изменения:

«**2.5.4.3.3** В течение 5-летнего периода действия класса РС не менее двух освидетельствований подводной части судна должно быть проведено в доке. Одно из них должно быть составной частью очередного освидетельствования для возобновления Классификационного свидетельства с учетом положений ~~2.5.3.4~~ 2.5.4.1.2.

Второе (промежуточное) освидетельствование подводной части судна в доке должно проводиться при втором или третьем ежегодном, или, если применимо, при промежуточном освидетельствовании для подтверждения Классификационного свидетельства.

Остальные три ежегодные освидетельствования подводной части судна проводятся на плаву в соответствии с 2.5.8, что отмечается соответствующим образом в Статусе освидетельствований судна.».

Пункт 2.5.5.3.1. В первый абзац вносятся следующие изменения:

«**2.5.5.3.1** Настоящие требования применяются к подводным понтонам, отдельным типам ПБУ, МСП и другим типам платформ, а также ПНК, основная эксплуатация которых согласно Правилам ПБУ/МСП, Правилам МСП и Правилам классификации и постройки морских плавучих нефтегазовых комплексов (далее — Правила ПНК) предусматривает эксплуатацию в режиме длительной или постоянной постановки на специально подготовленную поверхность морского дна.».

3 ВНЕОЧЕРЕДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

3.2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В СВЯЗИ С ИЗМЕНЕНИЕМ СИМВОЛА КЛАССА, ТИПА/ПОДТИПА И ДРУГИХ ХАРАКТЕРИСТИК СУДНА

В пункт 3.2.1 вносятся следующие изменения:

«**3.2.1** При желании изменить символ класса, тип/подтип, расширить границы установленного района плавания, увеличить грузоподъемность, численность людей (включая экипаж, пассажиров, специальный персонал и т.п.) на борту судна, а также внести изменения в конструкцию, механизмы, электрическую установку, оборудование, снабжение, устройства и другие объекты наблюдения, входящие в Номенклатуру РС, судовладельцу необходимо направить обращение в ~~ГУР (для судов валовой вместимостью 100 и менее — в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации или подразделение РС, находящееся в регионе постоянной эксплуатации судна) с указанием причин запрашиваемых изменений.~~

При необходимости, и изменения должны быть обоснованы пояснительной запиской, техническими расчетами, чертежами и схемами, показывающими выполнение соответствующих требований Регистра. Примеры состава документации для разных вариантов наиболее часто вносимых изменений приведены в табл. 3.2.1.

Окончательный состав документации определяется в каждом конкретном случае, исходя из предполагаемых изменений, требований НД РС Регистра, а также применимых положений международных конвенций, кодексов и т.п. (см. также разд. 6 части I «Общие положения»). Вопросы изменения символа класса судна в сторону снижения (например, район плавания, ледовый класс, категория непотопляемости (деления на отсеки)), исключения знака, словесной характеристики и т.п. подлежат также рассмотрению ГУР ~~(для судов валовой вместимостью 100 и менее — подразделением РС по наблюдению в эксплуатации или подразделением РС, находящимся в регионе постоянной эксплуатации судна)~~. При необходимости, Регистр может запросить у судовладельца ~~Д~~дополнительную документацию, содержащую обоснование принимаемого решения, план мероприятий, в том числе в отношении оборудования, устройств, которые имеют отношение к изменяемому/исключаемому знаку, характеристике.

Таблица 3.2.1

Название документа	Варианты ¹					
	I	II	III	IV	V	VI
Пояснительная записка	+	+	+	+	-	+
Оценка соответствия судна применимым требованиям Правил классификации и постройки морских судов	+ (части II, и III, IV, VII, VIII, XI, XVII, смотря, что применимо)	+ (части II, III, V, VII, VIII, XVII, смотря, что применимо)	+ (часть II)	+ (в зависимости от предлагаемого типа судна)	-	+
Расчеты остойчивости	+ ²	-	+ ²	+ ²	-	+ ²
Расчеты вместимости или заявка в ГУР на выполнение расчета	-	-	+	+	-	-
Информация об остойчивости и, если применимо, инструкция по загрузке, Информация об аварийной посадке и остойчивости, прибор контроля загрузки, прибор контроля остойчивости	+	+ (с оценкой остойчивости судна при обледенении)	+	+	+ (содержащие случаи загрузки генеральным грузом)	+ ²
Оценка соответствия судна применимым требованиям Правил по оборудованию морских судов	+ (части II и III) ^{2, 3}	-	-	+ (части II и III) ³	-	+ (часть II) ³
Анализ соответствия судна применимым требованиям международных конвенций, кодексов	-	-	-	+ ²	-	+ ²
Проект переоборудования/модернизации судна	+ ²	+ ²	+ ²	+ ²	-	+ ²
Расчет надводного борта, чертеж грузовой марки или заявка в ГУР на выполнение расчета	-	-	+	+ ²	-	+ ²
Письменное подтверждение судовладельца о том, что на судне перевозятся и будут перевозиться главным образом генеральные грузы	-	-	-	-	+	-
Наставление по креплению грузов	-	-	-	+ ²	+ (если отсутствует на борту судна)	-

Название документа	Варианты ¹					
	I	II	III	IV	V	VI
Анализ соответствия судна положениям МОР (Конвенции МОР 92 и МОР 133) и КТМС	-	-	-	-	-	+ ²
Перечень мероприятий	-	-	-	+ ⁴	-	-

¹ Варианты:
 I — Расширение района плавания;
 II — Присвоение ледового класса судна или изменение существующего в сторону увеличения;
 III — Увеличение грузоподъемности судна;
 IV — Изменение типа судна (за исключением случаев изменения типа «навалочное» на «генгруз»);
 V — Изменение типа «навалочное» на «генгруз» для судов, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки до 1 января 2009 г. (см. резолюцию ИМО MSC.277(85));
 VI — Увеличение численности людей на борту.
 При комбинации вариантов необходимо учитывать состав документации для соответствующих случаев.

² Если применимо/требуется.

³ Для судов, не подпадающих под требования СОЛАС.

⁴ Дополнительные мероприятия, которые необходимо выполнить судовладельцу с целью изменения типа судна (например, откорректировать судовую техническую документацию, указать выполненные изменения в составе оборудования и снабжения в зависимости от включения/исключения предполагаемого к перевозке груза, подтверждение соответствия судна применимым требованиям международных конвенций, кодексов и т.д.).

».

В пункт 3.2.2 вносятся следующие изменения:

«3.2.2 По результатам рассмотрения обращения Регистром принимается принципиальное решение о возможности запрашиваемых изменений символа класса судна, типа/ подтипа, расширения границ установленного района плавания, увеличения грузоподъемности, увеличения численности людей на борту, на основании чего назначаются условия для внесения изменений и объем внеочередного освидетельствования судна. В случае, если подразделением РС, рассматривающим проект, установлено, что переоборудование будет существенного характера, что подтверждено ГУР, подразделение РС, одобрявшее проект, должно отразить эту информацию в письме-заключении об одобрении проекта и к какой части/какому элементу судна такое значительное переоборудование относится.».

Пункт 3.2.4 заменяется следующим текстом:

«3.2.4 Если судно соответствует требованиям РС к определенному знаку, словесной характеристике, что подтверждено в письме-заключении РС по результатам рассмотрения технической документации, записями в Классификационном свидетельстве и отчетными документами РС по результатам освидетельствования, по согласованию с судовладельцем инспектором РС при внеочередном или любом периодическом освидетельствовании могут быть внесены такой(ие) дополнительный(ые) знак(и) и/или словесная(ые) характеристика(и) в символ класса судна с заменой/корректировкой судовых документов и отчетных документов РС (по применимости).».

В пункт 3.2.6 вносятся следующие изменения:

«3.2.6 Приостановление действия дополнительного знака в символе класса. Регистр может по собственной инициативе исключить или изменить в символе класса соответствующий дополнительный знак, если освидетельствованием установлено, что изменены или нарушены условия, на основании которых был введен

данный знак. Одним из таких условий может быть непредъявление в установленные сроки объектов технического наблюдения, в отношении которых введен соответствующий знак. ~~Вопросы исключения знаков из символа класса подлежат рассмотрению в ГУР. Если вышеуказанные объекты технического наблюдения не подпадают под обязательные требования правил РС и/или положений международных конвенций, не влияют на безопасность самого судна, его экипажа и предотвращение загрязнения окружающей среды, то класс судна может не приостанавливаться.~~

Восстановление недействительного дополнительного знака в символе класса может быть выполнено по результатам внеочередного освидетельствования после устранения в установленном порядке выявленных несоответствий с учетом положений 4.11 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» и приложения 17 к Руководству.

В случае, если информация о нарушении условий сохранения дополнительного знака в символе класса поступила не в период проведения предписанного периодического освидетельствования, то в кратчайший согласованный с судовладельцем срок Регистром должно быть проведено внеочередное освидетельствование судна для подтверждения того, что указанные нарушения не влияют на безопасность судна, экипажа и предотвращение загрязнения окружающей среды, а также, что обеспечиваются, если необходимо, альтернативные меры по поддержанию безопасности судна, экипажа и защите окружающей среды, по выполнению требований правил РС и положений международных конвенций. В случае, если нарушения условий сохранения дополнительного знака в символе класса были установлены в процессе предписанного периодического освидетельствования, они должны быть подтверждены инспектором РС по результатам завершения текущего освидетельствования.

~~В обоих случаях подразделением РС, выявившим нарушения условий сохранения дополнительного знака в символе класса, должно быть выполнено следующее:~~

~~.1 — оформлена и направлена в ГУР заявка на изменение символа класса;~~
~~.2 — после получения подтверждения от ГУР об изменении символа класса в установленном РС порядке должны быть внесены изменения в ПИД судна, а также в судовые документы, в которых указан символ класса судна;~~

~~.3 — судовладелец должен быть извещен об исключении соответствующего дополнительного знака из символа класса судна;~~

~~.4 — в случае невозможности незамедлительного посещения судна инспектором РС и замены и/или корректировки судовых документов, в которых указан символ класса судна, в классификационный раздел «Дополнительная информация инспектору и судовладельцу» Статуса освидетельствований судна подразделением РС по наблюдению в эксплуатации должны быть внесены записи о том, что с момента получения подтверждения ГУР соответствующий дополнительный знак является недействительным, и о том, что при ближайшем посещении судна Классификационное свидетельство должно быть заменено на борту с указанием нового символа класса;~~

~~.4.1 — примеры записи:~~

~~.1 — «Дополнительный знак [указать знак] в символе класса судна является недействительным с [ДД.ММ.ГГГГ — указать дату подтверждения ГУР об изменении символа класса]»;~~

~~.2 — «При ближайшем посещении судна инспектору РС необходимо заменить с сохранением срока действия Классификационное свидетельство, исключив из символа класса судна дополнительный знак [указать знак]».~~

4 ДРУГИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

4.8 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОДДЕРЖАНИЕ И УЛУЧШЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ СУДОВ

Пункт 4.8.2.1.2 заменяется следующим текстом:

«4.8.2.1.2 Срок применения системы мониторинга флота составляет не менее ~~12~~²⁴ мес. Во время нахождения судна в системе мониторинга флота должно быть проведено не менее ~~одного внеочередного~~ двух внеочередных освидетельствований в соответствии с 4.8.3.».

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

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Пункт 1.1.1. Определение «Судно нефтеналивное (oil tanker)» изменяется следующим образом:

«Судно нефтеналивное (oil tanker) — судно, предназначенное, главным образом, для перевозки нефти наливом ~~которое включает в грузовых танках, образующих неотъемлемую часть корпуса судна, включая такие типы судов, как комбинированные суда (нефтерудовозы и т.п.), за исключением судов, перевозящих нефть во вкладных танках, не являющимися частью корпуса судна, таких как суда, занятые в перевозке асфальта.~~».

Определение «Судно нефтеналивное с двойным корпусом» изменяется следующим образом:

«Судно нефтеналивное с двойным корпусом (double hull oil tanker) — судно, предназначенное, главным образом, для перевозки нефти наливом, которое имеет грузовые танки, ~~защищенные образующие неотъемлемую часть корпуса судна, и которое защищено~~ двойным корпусом, простирающимся по всей длине грузовой зоны и состоящим из пространств двойных бортов и двойного дна, используемых для перевозки водяного балласта или в качестве пустых пространств, или пустых пространств.».

Примечание остается без изменений.

Определение «Танк балластный (только для судов ESP)» изменяется следующим образом:

«Танк балластный (только для судов ESP) — ~~термин, применяемый:~~ в разд. 2, 5 и 6 настоящей части и означающий танк, используемый исключительно для забортного водяного балласта;

в разд. 3 и 4 настоящей части и означающий танк, используемый главным образом для забортного водяного балласта.

Пространство навалочного судна или навалочного судна с двойным корпусом, используемое для размещения как груза, так и балласта, должно рассматриваться как балластный танк, если в нем обнаружена значительная коррозия. Танк двойного борта навалочного судна с двойным корпусом рассматривается как отдельный танк, даже если он соединен с подпалубным или со скуловым танком.».

1.4 СУДОВАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ СУДОВ ESP

Вводится **новый пункт 1.4.3.1.6.4:**

"**6.4** осмотров состояния конструкций, представленных в виде отчетов по форме, приведенной в приложении 1.4;".

2. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ НЕФТЕНАЛИВНЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ СУДОВ

2.2 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Пункт 2.2.5.1 изменяется следующим образом:

«**2.2.5.1** Минимальные требования к испытаниям балластных танков при очередном освидетельствовании приведены в 2.2.5.3 и табл. 2.2.5.1. Минимальные требования к испытаниям грузовых танков при очередном освидетельствовании приведены в 2.2.5.4 и табл. 2.2.5.1.

Испытание грузовых танков, выполненное членами экипажа судна под непосредственным руководством капитана, может быть зачтено инспектором РС при условии соблюдения следующего:

.1 методика проведения испытаний представлена судовладельцем и согласована с Регистром до проведения испытаний. Методика должна включать перечень танков и переборок, подлежащих испытаниям, с указанием высоты испытательного столба жидкости;

.2 испытание танка выполнено до проведения общего и детального освидетельствования;

.3 испытание танка выполнено в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого очередного освидетельствования, но не ранее, чем за 3 мес. до даты освидетельствования, на которую завершено общее и детальное освидетельствование;

.2.4 результаты выполнения испытания танка положительные и в судовой журнал внесена запись о положительных результатах испытаний, а также отсутствуют записи об обнаружении протечек, деформаций или мест со значительной коррозией, которые могут отрицательно повлиять на конструктивную целостность танка;

.3 испытание танка выполнено в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого очередного освидетельствования, но не ранее, чем за 3 мес. до даты освидетельствования, на которую завершено общее и детальное освидетельствование;

.5 в судовой журнал внесена запись о положительных результатах испытаний; и

~~4.6~~ техническое состояние ограничивающих конструкций танка снаружи и изнутри, а также примыкающих к ним конструкций, при ~~поведении~~ проведении общего и детального освидетельствования найдено удовлетворительным.».

Таблица 2.2.5.1 остается без изменений.

3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ

3.2 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Пункт 3.2.5.1 изменяется следующим образом:

«**3.2.5.1** Минимальные требования к испытаниям балластных танков при очередном освидетельствовании приведены в 3.2.5.3 и табл. 3.2.5.1. Минимальные требования к испытаниям грузовых танков при очередном освидетельствовании приведены в 3.2.5.4 и табл. 3.2.5.1.

Испытание грузовых танков, выполненное членами экипажа судна под непосредственным руководством капитана, может быть зачтено инспектором РС при условии соблюдения следующего:

.1 методика проведения испытаний представлена судовладельцем и согласована с Регистром до проведения испытаний. Методика должна включать перечень танков и переборок, подлежащих испытаниям, с указанием высоты испытательного столба жидкости;

.2 испытание танка выполнено до проведения общего и детального освидетельствования;

.3 испытание танка выполнено в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого очередного освидетельствования, но не ранее, чем за 3 мес. до даты освидетельствования, на которую завершено общее и детальное освидетельствование;

.2.4 результаты выполнения испытания танка положительные и в судовой журнал внесена запись о положительных результатах испытаний, а также отсутствуют записи об обнаружении протечек, деформаций или мест со значительной коррозией, которые могут отрицательно повлиять на конструктивную целостность танка;

.3 испытание танка выполнено в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого очередного освидетельствования, но не ранее, чем за 3 мес. до даты освидетельствования, на которую завершено общее и детальное освидетельствование;

.5 в судовой журнал внесена запись о положительных результатах испытаний; и

~~4.6~~ техническое состояние ограничивающих конструкций танка снаружи и изнутри, а также примыкающих к ним конструкций, при ~~поведении~~ проведении общего и детального освидетельствования найдено удовлетворительным.».

Таблица 3.2.5.1 остается без изменений.

5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

5.2 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Пункты 5.2.2.3 и 5.2.2.3.1 изменяются следующим образом:

«**5.2.2.3** Система предотвращения коррозии танков судовых пространств.

5.2.2.3.1 Должно быть проверено состояние системы предотвращения коррозии балластных танков. Балластные танки (за исключением танков двойного дна), в которых твердое защитное покрытие находится в ~~плохом~~ состоянии худшем, чем хорошее, и оно не возобновлено, либо в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, ~~или~~ либо в которых твердое защитное покрытие не применялось со времени постройки, должны осматриваться в последующем ежегодно. Должны быть выполнены замеры толщин, если инспектор РС сочтет это необходимым.

Балластные танки двойного дна, в которых твердое покрытие находится в плохом состоянии и не восстановлено, в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, или в которых твердое защитное покрытие не применялось с момента постройки, могут осматриваться в последующем ежегодно. Если инспектор РС сочтет необходимым, или выявлена интенсивная коррозия, должны быть выполнены замеры толщин.»

5.4 ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Пункты 5.4.2.2.1.2 и 5.4.2.2.1.3 изменяются следующим образом:

«**1.2** если в балластном танке ~~покрытие находится в плохом состоянии, применено мягкое или полутвердое покрытие~~ твердое защитное покрытие найдено в состоянии, худшем, чем хорошее, или твердое защитное покрытие не было применено со времени постройки, а также если обнаружена коррозия или другие дефекты, должен быть проведен осмотр других балластных танков такого же типа;

1.3 балластные танки (за исключением танков двойного дна), в которых твердое защитное покрытие находится в ~~плохом~~ состоянии худшем, чем хорошее, и оно не возобновлено, либо в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, ~~или~~ либо в которых твердое защитное покрытие не применялось со времени постройки, должны подвергаться в последующем ежегодному осмотру и, при необходимости, замерам толщин. Балластные танки двойного дна, в которых твердое защитное покрытие находится в ~~плохом~~ состоянии худшем, чем хорошее, и оно не возобновлено, либо в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, ~~или~~ либо в которых твердое защитное покрытие не применялось со времени постройки, могут осматриваться в последующем ежегодно. Если инспектор РС сочтет необходимым, или обнаружена интенсивная коррозия, должны быть выполнены замеры толщин;».

6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ

6.2 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Пункты 6.2.2.3 и 6.2.2.3.1 изменяются следующим образом:

«**6.2.2.3** Система предотвращения коррозии—балластных—танков судовых пространств.

6.2.2.3.1 Должно быть проверено состояние системы предотвращения коррозии балластных танков. Балластные танки (за исключением танков двойного дна), в которых твердое защитное покрытие находится в ~~плехом~~ состоянии худшем, чем хорошее, и оно не возобновлено, либо в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, ~~или~~ либо в которых твердое защитное покрытие не применялось со времени постройки, должны осматриваться в последующем ежегодно. Должны быть выполнены замеры толщин, если инспектор РС сочтет это необходимым. Балластные танки двойного дна, в которых твердое покрытие находится в плохом состоянии и не восстановлено, в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, или в которых твердое защитное покрытие не применялось с момента постройки, могут в последующем осматриваться ежегодно. Если инспектор РС сочтет необходимым, или выявлена интенсивная коррозия, должны быть выполнены замеры толщин.»

Вводится **новый пункт 6.2.2.3.3** следующего содержания:

«**6.2.2.3.3** В пустых пространствах двойного корпуса, смежных с грузовыми трюмами навалочных судов возрастом, превышающим 20 лет, длиной 150 м и более, должна быть осмотрена система предотвращения коррозии, если она предусмотрена. Пустые пространства, в которых твердое защитное покрытие находится в плохом состоянии, и оно не возобновлено, либо в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, либо в которых твердое защитное покрытие не применялось со времени постройки, должны осматриваться в последующем ежегодно. Должны быть выполнены замеры толщин, если инспектор РС сочтет это необходимым.»

Нумерация существующего **пункта 6.2.2.3.3** изменяется на **6.2.2.3.4**.

Существующий пункт 6.2.2.3.3 изменяется следующим образом:

«**6.2.2.3.34** По результатам освидетельствования инспектор РС вносит запись о необходимости выполнения ежегодного осмотра балластных танков и пустых пространств (см. 6.2.2.3.3) в соответствующие отчетные документы РС, Статус освидетельствований судна с учетом 6.2.2.3.1.»

6.3 ЕЖЕГОДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Вводится **новый пункт 6.3.4** следующего содержания:

«**6.3.4** Освидетельствование пустых пространств двойного корпуса, смежных с грузовыми трюмами навалочных судов возрастом, превышающим 20 лет, длиной 150 м и более.

Освидетельствование пустых пространств двойного корпуса, смежных с грузовыми трюмами навалочных судов возрастом, превышающим 20 лет, длиной 150 м и более должно проводиться, когда это требуется по результатам очередного (см. 6.2.2.3) и промежуточного (см. 6.4.2) освидетельствований. Если инспектор РС сочтет необходимым, или обнаружена интенсивная коррозия, должны быть выполнены замеры толщин. Если результаты этих замеров покажут наличие значительной коррозии, то объем замеров толщин должен быть увеличен для определения районов, подвергнутых значительной коррозии в соответствии с табл. 6.2.4.2.

Такой увеличенный объем замеров толщин должен быть выполнен до завершения освидетельствования. Сомнительные зоны, выявленные при предыдущих освидетельствованиях, должны быть осмотрены. Должны быть выполнены замеры толщин в зонах со значительной коррозией, выявленной при предыдущих освидетельствованиях. Суда, построенные по Общим правилам по конструкции, могут быть освобождены от ежегодных замеров толщины для тех районов, где защитное покрытие было нанесено в соответствии с требованиями изготовителя и содержится в хорошем состоянии.».

Нумерация существующего пункта **6.3.4** изменяется на **6.3.5**.

6.4 ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Пункты **6.4.2.2.1.2** и **6.4.2.2.1.3** изменяются следующим образом:

«.1.2 если в балластном танке твердое покрытие находится в плехом–состоянии худшем, чем хорошее, либо применено мягкое или полутвердое покрытие, или-либо твердое защитное покрытие не было применено со времени постройки, а также если обнаружена коррозия или другие дефекты, должен быть проведен осмотр других балластных танков такого же типа;

.1.3 балластные танки (за исключением танков двойного дна), в которых твердое защитное покрытие находится в плехом–состоянии худшем, чем хорошее и оно не возобновлено, либо в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, или-либо в которых твердое защитное покрытие не применялось со времени постройки, должны подвергаться в последующем ежегодному осмотру и, при необходимости, замерам толщин. Балластные танки двойного дна, в которых твердое защитное покрытие находится в плехом–состоянии худшем, чем хорошее, и оно не возобновлено, либо в которых применено мягкое или полутвердое покрытие, или-либо в которых твердое защитное покрытие не применялось со времени постройки, в последующем могут осматриваться ежегодно. Если инспектор РС сочтет необходимым, или обнаружена интенсивная коррозия, должны быть выполнены замеры толщин;».

8 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ГАЗОВОЗОВ

8.7 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ДО И ПОСЛЕ ПЕРВОГО ГРУЗОВОГО РЕЙСА

Глава 8.7 заменяется следующим текстом:

«8.7 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ДО И ПОСЛЕ ПЕРВОГО ГРУЗОВОГО РЕЙСА

8.7.1 Применение.

~~Этот пункт относится ко всем судам, перевозящим сжиженные природные газы (LNG) наливом, которые прошли газовые испытания с удовлетворительными результатами. Требования настоящей главы распространяются на все суда, перевозящие сжиженные газы наливом.~~

8.7.2 Выдача Свидетельств.

Следующие первоначальные свидетельства должны быть выданы «с условием» при поставке судна до выполнения с удовлетворительным результатами ~~указанных ниже требований по освидетельствованиям при первой погрузке и выгрузке в присутствии инспектора всех требуемых испытаний и осмотров согласно 8.7.3 (по применимости):~~

- .1 Классификационное свидетельство;
- .2 Международное свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом.

П р и м е ч а н и е . Классификационное свидетельство выдается на срок — 60 мес. При этом в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) в раздел «Условия (требования)» вносится запись следующего содержания: «Не позднее ДД.ММ.ГГГГ, общие эксплуатационные характеристики грузосодержащей системы должны быть проверены на соответствие расчетным параметрам в ходе первого полного цикла погрузки и выгрузки груза в соответствии с процедурой освидетельствования, требованиями Кодекса МКГ в части проведения освидетельствования и требованиями МА. Должны вестись регистрационные записи об эксплуатационных характеристиках компонентов и оборудования, имеющих существенное значение для проверки проектных параметров, которые должны быть сохранены и доступны для инспектора, проводящего освидетельствование.».

Срок выполнения условий (требований) указывается достаточный для выполнения первого грузового рейса, но не более чем 5 мес.

Международное свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом (далее — Международное свидетельство) выдается на срок достаточный для выполнения первого грузового рейса, но не более чем на 5 мес. При этом в Международном свидетельстве под его названием следует внести запись: «С УСЛОВИЕМ» ("CONDITIONAL")/ «КРАТКОСРОЧНОЕ» ("SHORT TERM"), условия должны быть указаны в Международном свидетельстве или в нем необходимо сделать ссылку на Отчет по освидетельствованию судна (форма 6.1.03, дополненная Чек-листом освидетельствования по форме 6.1.01), в котором должны быть указаны условия:

общие эксплуатационные характеристики грузосодержащей системы должны быть проверены на соответствие расчетным параметрам в ходе первого полного цикла погрузки и выгрузки груза в соответствии с процедурой освидетельствования, требованиями Кодекса МКГ в части проведения освидетельствования и требованиями МА. Должны вестись регистрационные записи об эксплуатационных характеристиках компонентов и оборудования, имеющих существенное значение для проверки проектных параметров, которые должны быть сохранены и доступны для инспектора, проводящего освидетельствование;

грузосодержащая система должна быть проверена на наличие точек переохлаждения во время первого грузового рейса или немедленно после него. Проверка целостности поверхностей термической изоляции, которые не могут быть проверены визуально, должна выполняться в соответствии с признанными стандартами. Должно быть получено письменное подтверждение от капитана, что во время первого грузового рейса экипажем проведен осмотр судна с удовлетворительными результатами с целью выявления точек переохлаждения корпуса и наружной изоляции грузосодержащей системы. Отчет о результатах должен быть доступен для инспектора, проводящего освидетельствование.

8.7.3 Требования к освидетельствованию.

8.7.3.1 — Первая погрузка (предполагается, что загрузка будет полной):

- ~~.1~~ — приоритет должен быть отдан последним стадиям погрузки (приблизительно последние 6 ч);
- ~~.2~~ — просмотр грузовых журналов и отчетов о срабатывании сигнализации;
- ~~.3~~ — подтверждение удовлетворительной работы следующего:
 - системы обнаружения газа;
 - систем управления и контроля груза, таких как оборудование по замеру уровня, датчиков температуры, датчиков давления, грузовых насосов и компрессоров, теплообменных аппаратов грузовых систем, если они в работе, и т.п.;
 - установки для производства азота или генератора инертного газа, если они в работе;
 - системы контроля давления азота для изоляции, межбарьерного пространства, и кольцевых пространств, если она в работе;
 - системы обогрева коффердамов, если она в работе;
 - установки для вторичного сжижения газов, если она имеется;
 - установленного оборудования для сжигания паров груза, таких как котлы, двигатели, агрегаты для сжигания газа, и т.п., если оно в работе;
- ~~.4~~ — освидетельствование систем грузовых трубопроводов на палубе, включая компенсирующие устройства, крепления трубопроводов и поддерживающие опоры;
- ~~.5~~ — освидетельствование процесса завершения заполнения грузовых танков, включая активизацию сигнализации по высокому уровню во время нормальной загрузки;
- ~~.6~~ — капитану должны быть даны рекомендации в отношении выполнения осмотра судна для выявления точек переохлаждения корпуса и внешней изоляции во время перехода к порту разгрузки;
- ~~.7~~ — освидетельствование системы аварийной остановки до начала погрузки.

8.7.3.2 — Первая разгрузка:

- ~~.1~~ — приоритет должен быть дан началу разгрузки (приблизительно первые 4 — 6 ч);
- ~~.2~~ — освидетельствование системы аварийной остановки до начала разгрузки;
- ~~.3~~ — просмотр грузовых журналов и отчетов о срабатывании сигнализации;
- ~~.4~~ — подтверждение удовлетворительной работы следующего:
 - системы обнаружения газа;
 - систем управления и контроля груза, таких как оборудование по замеру уровня, датчиков температуры, датчиков давления, грузовых насосов и компрессоров, теплообменных аппаратов грузовых систем, если они в работе, и т.п.;
 - установки для производства азота или генератора инертного газа, если они в работе;
 - системы контроля давления азота для изоляции, межбарьерного пространства, и кольцевых пространств, если она в работе;

на судах с грузовыми пространствами мембранного типа — проверки того, что данные температурных датчиков коффердамов и внутреннего корпуса не ниже допустимой температуры для выбранной категории стали (для этого необходимо рассмотреть предыдущие данные системы замера и регистрации температур);

системы обогрева коффердамов, если она в работе; установки для вторичного сжижения газов и рассмотрение отчетов по предыдущему рейсу;

установленного оборудования для сжигания паров груза, таких как котлы, двигатели, агрегаты для сжигания газа, и т.п., если оно в работе;

.5 освидетельствование систем грузовых трубопроводов на палубе, включая компенсирующие устройства, крепления трубопроводов и поддерживающие опоры;

.6 должно быть получено письменное подтверждение от капитана, что во время рейса проведен осмотр судна с удовлетворительными результатами с целью выявления точек переохлаждения. Где это возможно, инспектор должен осмотреть отмеченные места.

Присутствие инспектора РС требуется при первой погрузке и первой разгрузке.

8.7.3.1 При газовых испытаниях или при первой полной загрузке, смотря что применимо к грузосодержащей системе, выполняется освидетельствование с целью подтверждения удовлетворительной работоспособности следующих объектов технического наблюдения:

системы аварийного отключения в ходе испытаний;

системы обнаружения газа;

системы контроля давления в грузовых ёмкостях;

системы контроля давления межбарьерных пространств и изолированных пространств, если применимо;

системы контроля температуры грузовых ёмкостей;

системы измерения уровня в грузовых ёмкостях;

системы контроля температуры межбарьерных пространств и внутреннего корпуса, если применимо;

генератора инертного газа, если он в работе;

установки для производства азота, если она в работе;

системы контроля давления азота для изолированного и межбарьерного пространств, а также кольцевых пространств, если она в работе;

установки повторного сжижения, если она имеется;

установленного оборудования для сжигания паров груза, таких как котлы, двигатели, установки для сжигания газа, и т.п., если оно в работе;

систем грузовых трубопроводов на палубе, включая компенсирующие устройства, крепления трубопроводов и поддерживающие опоры.

Кроме того, необходимо выполнить осмотр всех систем трубопроводов, включая клапаны, арматуру и сопутствующее оборудование для обработки грузов или паров.

При этом, капитану должны быть даны следующие рекомендации:

в отношении выполнения осмотра судна для выявления точек переохлаждения корпуса и внешней изоляции во время перехода к порту разгрузки и внесения соответствующей записи в судовой журнал;

в отношении проведения проверки работы системы аварийной остановки во время выполнения рейса с жидким грузом, если позволяют условия загрузки, и внесения соответствующей записи в судовой журнал.

Примечание. При первой полной погрузке приоритет должен быть отдан последним стадиям погрузки.

8.7.3.2 При газовых испытаниях или при первой полной разгрузке, смотря что применимо, выполняется освидетельствование в следующем объеме (символ (**)) указывает на необходимость освидетельствования, которое возможно выполнить только во время первой полной погрузки или разгрузки):

освидетельствование систем грузовых трубопроводов на палубе, включая компенсирующие устройства, крепления трубопроводов и поддерживающие опоры;

просмотр записей судового журнала в отношении выполнения тестирования системы аварийной остановки до начала разгрузки;

(**) просмотр грузовых журналов и отчетов о срабатывании сигнализации систем давления, температуры и измерения уровня в грузовых ёмкостях;

подтверждение удовлетворительной работы грузовых компрессоров;

подтверждение удовлетворительной работы грузовых насосов;

подтверждение удовлетворительной работы генератора инертного газа, если он в работе;

подтверждение удовлетворительной работы установки для производства азота, если она в работе;

подтверждение удовлетворительной работы системы контроля давления азота для изолированного и межбарьерного пространств, а также кольцевых пространств, если она в работе;

просмотр отчетов, подтверждающих удовлетворительную работу установки для повторного сжижения, если она имеется;

(**) просмотр отчетов, подтверждающих удовлетворительную работу установленного оборудования для сжигания паров груза, таких как котлы, двигатели, установки для сжигания газа, и т.п., если оно в работе;

(**) на судах с мембранными ёмкостями — проверки того, что данные температурных датчиков коффердамов и внутреннего корпуса не ниже допустимой температуры для выбранной категории стали;

(**) подтверждение удовлетворительной работы системы обогрева коффердамов, если она в работе;

(**) просмотр записей судового журнала, подтверждающих выполнение осмотров для выявления точек переохлаждения корпуса;

(**) просмотр записей судового журнала, подтверждающих проведение проверки работы системы аварийной остановки во время выполнения рейса с жидким грузом. Если условия загрузки не позволили выполнить проверку, инспектору РС необходимо выставить требование о проведении проверки при первой возможности, когда позволят условия загрузки. Капитану должны быть даны рекомендации о внесении записи о проведении проверки в судовую журнал с последующим ее предъявлением инспектору РС не позднее первого ежегодного освидетельствования.

Примечание. При первой полной разгрузке приоритет должен быть дан началу разгрузки.

8.7.3.3 Документация, представляемая инспектору РС.

С целью подтверждения удовлетворительной эффективности проверок, капитан судна должен подготовить и предоставить инспектору РС распечатки или снимки экрана, демонстрирующие следующее:

.1 изменения давления и температуры в грузовых ёмкостях;

отчет об изменениях распределения давления и температуры в межбарьерных и изолированных пространствах, а также распределения температуры во внутреннем корпусе, по применимости;

отчет об изменениях производительности системы обогрева коффердамов, если она установлена;

отчет об изменениях расхода азота, а также о замеченных отклонениях от нормы;

.2 перечень срабатывания системы газовой сигнализаций, если происходили;

Удостоверение проверки точек переохлаждения грузосодержащей системы;

отчет о проверке срабатывания системы аварийной остановки и защиты от перелива.

8.7.3.4 При выполнении испытаний и осмотров при первой погрузке и первой разгрузке, могут быть зачтены газовые испытания, проведенные под наблюдением РС при постройке судна и соответствующие требованиям 8.7.3.1 и 8.7.3.2, за исключением требований, отмеченных в упомянутых пунктах как (**).».

10 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

В текст главы 10 вносятся следующие изменения:

«10 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ И/ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЕРСОНАЛ

10.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1.1 ~~Суда специального назначения должны отвечать требованиям Правил классификации и постройки морских судов, поскольку они разработаны с учетом требований Кодекса по безопасности судов специального назначения (Кодекс ССН) и поправок к нему (см. 2.1.6 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства). Суда, за исключением высокоскоростных судов, перевозящие производственный и/или специальный персонал, должны отвечать соответствующим требованиям Правил классификации и постройки морских судов, а также Правил по оборудованию морских судов.~~

10.1.2 Высокоскоростные суда, перевозящие производственный персонал, должны отвечать требованиям части XXI «Суда для перевозки персонала» Правил классификации и постройки высокоскоростных судов.

10.1.3 В дополнение к требованиям 10.1.1 и 10.1.2 настоящего раздела, и если иное не предусмотрено дополнительными требованиями МА государства флага:

.1 суда валовой вместимостью 500 и более, совершающие международные рейсы и перевозящие специальный персонал, должны отвечать требованиям Кодекса безопасности судов специального назначения 2008 г., принятый резолюцией ИМО MSC.266(84), с поправками (Кодекс ССН 2008) (см. 2.1.6 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства);

.2 с 1 июля 2024 г. грузовые суда и высокоскоростные грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, совершающие международные рейсы и перевозящие производственный персонал, должны отвечать требованиям главы XV СОЛАС-74 и Международного кодекса по безопасности судов, перевозящих производственный

персонал (Кодекс IP), принятого резолюцией ИМО MSC.527(106) (см. 2.1.15 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства). До 1 июля 2024 г. к грузовым судам, перевозящим производственный персонал, применяются положения резолюции ИМО MSC.418(97) «Временные рекомендации по безопасной перевозке более 12 человек производственного персонала на судах, совершающих международные рейсы», согласно которой такие суда должны отвечать положениям упомянутой резолюции ИМО и Кодекса ССН 2008 с поправками или эквивалентным ему требованиям по решению МА государства флага (например, Кодекс ССН 1983).

10.1.4 Суда, эксплуатирующиеся под флагом Российской Федерации и перевозящие специальный персонал (как он определен законодательством Российской Федерации), должны отвечать требованиям 2.1.6.11 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства.

10.2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ВЫДАВАЕМЫЕ ДОКУМЕНТЫ

10.2.1 При освидетельствовании судов, ~~специального назначения~~ ~~перевозящих~~ производственный и/или специальный персонал, должны быть в полной мере выполнены требования, изложенные в части I «Общие положения», а также применимые требования части II «Периодичность и объемы освидетельствований» и части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» настоящих Правил. ~~Указания по освидетельствованию судов специального назначения на соответствие положениям Кодекса ССН приведены в 2.1.6 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства.~~

10.2.2 При положительных результатах освидетельствования судов, указанных в 10.1.1 и 10.1.2, Регистр по заявке судовладельца оформляет и выдает Классификационное свидетельство.

10.2.3 В дополнение к 10.2.2 при положительных результатах освидетельствования судов, указанных в 10.1.3 и 10.1.4 настоящего раздела, Регистр по заявке судовладельца оформляет и выдает документы в соответствии с 2.1.6 и 2.1.15 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов» Руководства (по применимости).

Примечание. В отношении 10.1.3.2 настоящего раздела, на судно, к которому применена резолюция ИМО MSC.418(97), по указанию МА государства флага выдается документ, подтверждающий соответствие указанной резолюции.».

19 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ КОРПУСА, ОБОРУДОВАНИЯ И МЕХАНИЗМОВ ПБУ И МСП

По всему тексту раздела термин «Правила ПБУ/МСП» заменяется на «Правила ПБУ и Правила МСП».

ПРИЛОЖЕНИЯ К ПРАВИЛАМ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ НА ОБЪЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ РС

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.2

ПЕРЕЧЕНЬ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ПБУ И МСП

1 ОБЩАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ПБУ:

В пункт 1.2 вносятся следующие изменения:

«2 расчеты остойчивости, непотопляемости и надводного борта с проверкой удовлетворения требованиям Правил ПБУ/МСП (по особому требованию инспектора РС);».

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ И РЕМОНТУ КОРПУСОВ МОРСКИХ СУДОВ

4 НОРМАТИВЫ ДЛЯ КОРПУСА С ДЕФЕКТАМИ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Пункт 4.1.10 заменяется следующим текстом:

«4.1.10 По желанию судовладельца или уполномоченного представителя судовладельца для элементов корпуса судов, перешедших из класса теряющего общества — члена МАКО, допускается применение как нормативов, определенных по правилам теряющего общества, так и нормативов, определенных согласно 4.2.1.2, 4.2.1.3, 4.2.2 — 4.2.3 и согласованных Регистром.».

4.2 КОНСТРУКЦИИ С ИЗНОСАМИ

В пункт 4.2.6.1 вносятся следующие изменения:

«4.2.6.1 Нормативы, приведенные ниже, применимы только для судов, имеющих неизменный класс Регистра с постройки, а также для судов, построенных на класс РС, и если они не подвергались существенному ремонту или конструктивным изменениям с момента постройки. По желанию судовладельца или уполномоченного представителя судовладельца для отдельных элементов корпуса вместо нормативов, приведенных ниже, допускается применение нормативов, определенных согласно 4.2.1.2, 4.2.1.3, 4.2.2 — 4.2.3 и согласованных Регистром.».

4.5 КОНСТРУКЦИИ СО ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ КОРРОЗИЕЙ

В пункт 4.5.2 вносятся следующие изменения:

«4.5.2 Верхняя предельная толщина элемента корпуса при значительной коррозии определяется по формуле

$$S_{[75\%]} = [S_i] + 0,25(S^* - [S_i]) \quad (4.5.2)$$

где $S_{[75\%]}$ — верхняя предельная толщина элемента корпуса при значительной коррозии, мм;

Условие, при котором средняя остаточная толщина элемента корпуса S'_i находится в зоне со значительной коррозией:

$$[S_i] \leq S'_i < S_{[75\%]}, \quad (4.5.2-1)$$

где S'_i — средняя остаточная толщина элемента корпуса по условиям общего, местного или язвенного износов (S'_1, S'_3, S'_4), мм;

$S_{[75\%]}$ — верхний предел зоны со значительной коррозией, мм, определяемый по формуле

$$S_{[75\%]} = [S_i] + 0,25(S^* - [S_i]); \quad (4.5.2-2)$$

S^* — толщина элемента корпуса, являющаяся определяющей при расчете допускаемой остаточной толщины (построечная или определенная по правилам постройки — требуемая или минимальная), мм;

$[S_i]$ — допускаемая остаточная толщина по условиям общего, местного или язвенного износов ($[S_1], [S_3], [S_4]$) — нижний предел зоны со значительной коррозией, мм.

На рис. 4.5.2 представлена схема определения верхнего и нижнего пределов зоны со значительной коррозией по условиям общего износа от построечной толщины элемента корпуса.

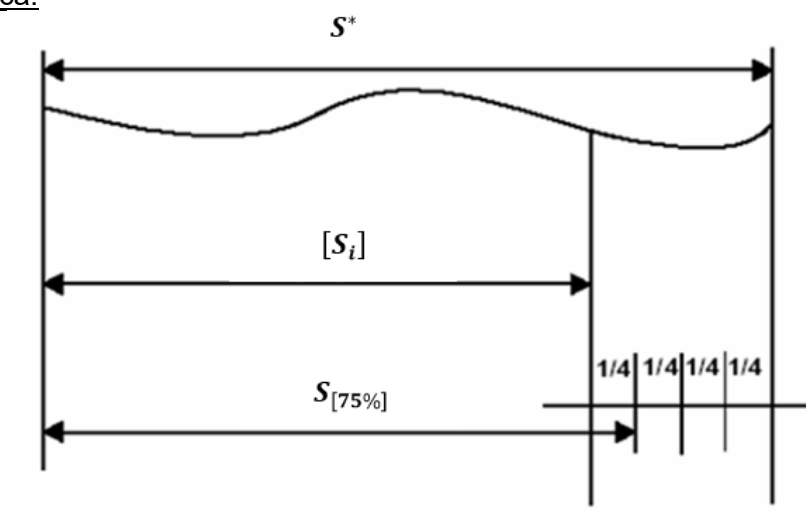


Рис. 4.5.2

Схема определения верхнего и нижнего предела зоны со значительной коррозией.».

Российский морской регистр судоходства

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

Утверждено: 24-80473

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8
www.rs-class.org/ru/