



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 340-04-1622ц

от 25.08.2021

Касательно:

изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации и Приложениям к нему, НД №2-030101-009, на основании опыта технического наблюдения

Объект(ы) наблюдения:

суда и морские сооружения в эксплуатации

Дата вступления в силу:¹

01.09.2021

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

от

Количество страниц: 1+12

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к частям II «Проведение классификационных освидетельствований судов, и III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов», а также к Приложениям 1 «Методика подводного освидетельствования судов и морских сооружений», 13 «Положения по внедрению и поддержанию системы контроля состояния валопровода», 22 «Перечни документов радиотехнической службы на морских судах и судах смешанного (река - море) плавания, находящихся в ведении МТРФ (I), и на судах Госкомрыболовства РФ (II)», 40 «Инструкция о порядке проведения обязательных ежегодных освидетельствований и проверок регистраторов данных рейса (РДР)/упрощенных регистраторов данных рейса (У-РДР)», 44 «Дополнительные указания по освидетельствованию ПБУ и МСП в соответствии с применимыми кодексами», 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» и 52 «Руководство по освидетельствованию и оценке состояния покрытия судовых пространств»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем о внесении изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации и Приложения к нему в соответствии с приложениями к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений РС с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствованиях судов и морских сооружений в эксплуатации.

Перечень измененных и/или дополненных пунктов/глав/разделов:

часть II: пункты 2.4.4.4.3.2, 3.2.3, 5.1.1, 5.2.3.3.15, 5.2.3.11 – 5.2.3.11.11 и 8.2.6.1

часть III: 4.1.3.2.4.3.1, 4.1.6.3.7, 4.2.4, 4.2.4.1, 4.2.4.2.1, 4.2.4.3, 4.2.4.4.1, 4.2.4.4.2, 4.2.4.4.3, 4.2.4.5.1 и 4.2.4.5.2

приложения: пункты 1.4.2 и 2.6 приложения 1, пункты 2.2 и 3.4 приложения 13, приложение 22 (исключено), пункты 1.1, 2.1 и 3.5 приложения 40, пункты 2.1.1.3 и 2.1.2 приложения 44, пункт 9 приложения 47, таблица 1.1 и пункт 2.2.1 приложения 52

Исполнитель: С.Е. Панфилов

341

+7 (812) 605-05-59

Система «Тезис» №

21-172055

¹ Служебные отметки для ГУР (ненужное зачеркнуть): ~~связано~~ не связано с вступлением в силу обязательных международных / национальных требований / требуется срочное внедрение.

**Информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом
(для включения в Перечень изменений к соответствующему Изданию РС)**

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
1	Часть II, пункт 2.4.4.4.3.2	Уточнены требования в отношении признания предприятий, выполняющих испытание и внутреннее освидетельствование углекислотных баллонов	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
2	Часть II, пункт 3.2.3	Уточнены требования к программам испытаний объектов технического наблюдения, подвергаемых ремонту, изменениям или замене	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
3	Часть II, пункт 5.1.1	Уточнено название департамента Министерства транспорта РФ	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
4	Часть II, пункт 5.2.3.3.15	Уточнена терминология в отношении критических зон корпусных конструкций	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
5	Часть II, пункт 5.2.3.11	Введен новый пункт 5.2.3.11.4 в отношении запрашиваемой у теряющего общества документации по остойчивости. Нумерация существующих пунктов 5.2.3.11.4 – 5.2.3.11.10 изменена соответственно	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
6	Часть II, пункт 8.2.6.1	Уточнено название департамента Министерства транспорта РФ	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
7	Часть III, пункт 4.1.3.2.4.3.1	Уточнены требования к проверке документации судов под флагом РФ в связи с исключением Приложения 22	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
8	Часть III, пункт 4.1.6.3.7	Уточнены требования к внесению записей в случаях, когда при освидетельствовании судна грузоподъемное устройство не предъявлено	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
9	Часть III, пункт 4.2.4	Уточнены положения в отношении идентификации недостатков, на которые распространяется процедура составления и обработки сообщений	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
10	Часть III, пункт 4.2.4.1	Уточнены положения в отношении идентификации недостатков, на которые распространяется процедура составления и обработки сообщений	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
11	Часть III, пункт 4.2.4.2.1	Уточнены положения в отношении идентификации недостатков, на которые распространяется процедура составления и обработки сообщений	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
12	Часть III, пункт 4.2.4.3	Уточнено определение «Международный Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)»	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
13	Часть III, пункт 4.2.4.4.1	Уточнены положения в отношении идентификации недостатков, на которые распространяется процедура составления и обработки сообщений	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
14	Часть III, пункт 4.2.4.4.2	Уточнено требование к внесению записи в Статус освидетельствований судна	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
15	Часть III, пункт 4.2.4.4.3	Уточнено содержание записей, вносимых инспектором в Статус освидетельствований судна	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
16	Часть III, пункт 4.2.4.5.1	Уточнено наименование Сообщения (форма 6.3.65) с использованием принятого сокращения	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
17	Часть III, пункт 4.2.4.5.2	Уточнены положения в отношении идентификации недостатков, на которые распространяется процедура составления и обработки сообщений	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
18	Приложение 1, пункт 1.4.2	Уточнены требования к месту освидетельствования в отношении расстояния до сооружений, к которым ошвартовано судно	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
19	Приложение 1, пункт 2.6	Уточнены положения о постановке судна на место освидетельствования	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
20	Приложение 13, пункт 2.2	Уточнены ссылки на применимые требования	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
21	Приложение 13, пункт 3.4	Уточнены положения по наблюдению за показателями характеристик окисления масла, с учетом рекомендации МАКО №36 (Rev.3 Nov 2020)	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
22	Приложение 22	Приложение исключено. При освидетельствованиях необходимо руководствоваться инструктивными указаниями МА	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
23	Приложение 40, пункт 1.1	Заменена ссылка на применимый циркуляр ИМО	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
24	Приложение 40, пункт 2.1	Уточнены требования в части, касающейся проверки свободновсплывающей капсулы	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
25	Приложение 40, пункт 3.5	Уточнены требования к формам документов по проверке РДР/У-РДР с учетом циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1222/Rev.1	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
26	Приложение 44, пункт 2.1.1.3	Уточнена терминология в отношении критических зон корпусных конструкций	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
27	Приложение 44, пункт 2.1.2	Уточнена терминология в отношении критических зон корпусных конструкций	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
28	Приложение 47, пункт 9	Уточнена ссылка на применимые требования Правил постройки	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
29	Приложение 52, таблица 1.1	Уточнена терминология в отношении критических зон корпусных конструкций	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021
30	Приложение 52, пункт 2.2.1	Уточнены ссылка на применимый пункт Правил, и терминология в отношении критических зон корпусных конструкций	340-04-1622ц от 25.08.2021	01.09.2021

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ, 2021,

НД № 2-030101-009

ЧАСТЬ II. ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

2 УКАЗАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ И ХОЛОДИЛЬНЫХ УСТАНОВОК

1 **Пункт 2.4.4.4.3.2** заменяется следующим текстом:

«**2.4.4.4.3.2** Гидравлические испытания углекислотных баллонов и их внутреннее освидетельствование должны проводиться специализированными станциями, признанными Регистром или национальными администрациями.».

3 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕМ, МОДЕРНИЗАЦИЕЙ И РЕМОНТОМ СУДОВ

2 **Пункт 3.2.3** заменяется следующим текстом:

«**3.2.3** Перед началом испытаний инспектору должны быть предъявлены документы, подтверждающие выполнение всех замечаний, полученных на предыдущих этапах технического наблюдения.

Испытания проводятся в соответствии с согласованными судовладельцем и одобренными Регистром программами и методиками.

В программах испытаний для судовых конструкций, механизмов, устройств, систем и оборудования, подвергаемых ремонту, изменениям или замене, должны быть изложены технические требования и приведены необходимые пояснения, описания и методики в соответствии с требованиями соответствующих разделов правил и руководств РС.».

5 ПРОЦЕДУРА ПРИЕМА В КЛАСС РС СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

3 **Пункт 5.1.1.** Определение «МА государства флага РФ» заменяется следующим текстом:

«МА государства флага РФ – Морская администрация Российской Федерации в лице Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.».

4 **Пункт 5.2.3.3.15** заменяется следующим текстом:

«**.15** в отношении обмена информацией между классификационными обществами, в частности информацией о критических зонах корпусных конструкций (critical structural areas). Информация о наличии и перечень критических зон корпусных конструкций судна, определенных теряющим обществом, должны быть включены в файл постройки судна. Инспектору РС при приеме судна в класс необходимо особое внимание обращать на наличие такой информации на судне и, при ее наличии, выполнить осмотр таких зон, внести соответствующую информацию об осмотре и наличии в отчетные документы РС и статус освидетельствований судна (краткая информация о наличии критических зон корпусных конструкций со ссылкой на документ (идентификационный номер документа, название и т.п.), в котором они перечислены).».

5 **Пункт 5.2.3.11** заменяется следующим текстом:

«**5.2.3.11** Теряющее общество по просьбе Регистра должно предоставить следующую документацию, если она применима, в объеме, установленном соответствующим государством флага, в пределах юридических норм:

- .1 расчет надводного борта (LL-66);
- .2 характеристику условий назначения грузовой марки (акт первоначального освидетельствования грузовой марки);
- .3 расчет деления на отсеки (пр. 27, LL-66);
- .4 одобренная документация по остойчивости, применяемая на борту судна;
- .5 перечень оборудования, обеспечивающего безопасность грузового судна (Конвенция СОЛАС-74/78/88 с поправками);
- .6 документацию по нефтеналивным судам в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78: акты освидетельствования системы мойки сырой нефтью в соответствии с 4.2.10 резолюции ИМО А.446(XI), одобренные расчеты ограничения размеров и расположения грузовых танков, одобренные расчеты остойчивости неповрежденного и поврежденного судна;
- .7 копии конвенционных свидетельств с дополнениями;
- .8 копии свидетельств, выданных в соответствии с другими международными конвенциями, соглашениями, кодексами;
- .9 перечень несоответствий, относящихся к компетенции международных конвенций;
- .10 акт об оценке состояния по результатам расширенного освидетельствования;
- .11 технический файл по Конструктивному коэффициенту энергоэффективности (ККЭЭ).

Передача дополнительных документов для выдачи конвенционных свидетельств по просьбе Регистра предпочтительно должна рассматриваться теряющим обществом в пределах, установленных заинтересованным государством флага и юридическими нормами.».

8 ПЕРЕГОНЫ И БУКСИРОВКА СУДОВ

6 **Пункт 8.2.6.1** заменяется следующим текстом:

«**8.2.6.1** При рассмотрении перегонов под флагом РФ следует в том числе руководствоваться следующим:

перегоны судов под флагом РФ вне установленного района плавания/эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются Регистром только если эти перегоны планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту;

вопросы перегонов судов под флагом РФ, не оговоренные настоящим разделом, рассматриваются Регистром только после обращения судовладельца в Департамент государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Минтранса России.».

ЧАСТЬ III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ, РЕЗОЛЮЦИЯМИ И ПРАВИЛАМИ ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ

4 НЕКОТОРЫЕ УКАЗАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ И ОФОРМЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ

7 **Пункт 4.1.3.2.4.3.1** заменяется следующим текстом:

«**4.1.3.2.4.3.1** Для судов, совершающих плавание под флагом Российской Федерации, должна быть проверена документация в соответствии с перечнями, утвержденными уполномоченными органами Морской Администрации, в отношении документации по радиосвязи и электрорадионавигации, которую должны иметь на борту суда, находящиеся в ведении этих органов.».

8 **Пункт 4.1.6.3.7** заменяется следующим текстом:

«4.1.6.3.7 В случаях, когда при освидетельствовании судна грузоподъемное устройство не предъявляется к освидетельствованию, либо когда в процессе его испытаний выявлены существенные недостатки (см. также 4.1.6.3.2), а само устройство к повторному испытанию не предъявлено, инспектор в своем Отчете по освидетельствованию (форма 6.1.03) или Акте освидетельствования судовых грузоподъемных устройств (форма 6.3.26) делает запись: «Грузоподъемное устройство к освидетельствованию не предъявлялось по причине (указать причину)», а в Регистровой книге судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1) в колонке «замечания» против записи соответствующего устройства должна быть внесена отметка, например: «Кран № 2 не предъявлен РС (см. Акт № от)» или «Лифт пассажирский № 305 не предъявлен РС (см. Акт № от)».».

9 **Пункт 4.2.4** заменяется следующим текстом:

«4.2.4 Процедура составления и обработки сообщений инспекторов о недостатках, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне.».

10 **Пункт 4.2.4.1** заменяется следующим текстом:

«4.2.4.1 Общие положения.

Настоящая процедура определяет обязанности инспекторского состава по уведомлению организации, ответственной за проведение аудита системы управления безопасностью (СУБ) судна, и МА государства флага, если требуется, в случае обнаружения недостатков, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне, а также описывает порядок оформления Сообщения (форма 6.3.65). Настоящая процедура составлена на основе Процедурного требования МАКО № 17 (Rev.2 Oct 2020).».

11 **Пункт 4.2.4.2.1** заменяется следующим текстом:

«4.2.4.2.1 В настоящей процедуре дано описание процедуры сообщений о недостатках, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне и последующих действий.».

12 **Пункт 4.2.4.3.** Определение «Международный Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)» заменяется следующим текстом:

«Международный Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый резолюцией ИМО А.741(18), с поправками.».

13 **Пункт 4.2.4.4.1** заменяется следующим текстом:

«4.2.4.4.1 Инспектор должен составить Сообщение (форма 6.3.65), если во время проведения любого освидетельствования судна (в том числе: периодического (ежегодного/промежуточного/очередного) или внеочередного классификационного или конвенционного, а также связанного с проверками судов портовыми властями или администрациями или по иным основаниям) был выявлен недостаток, который может относиться к внедрению МКУБ на судне.».

14 **Пункт 4.2.4.4.2** заменяется следующим текстом:

«4.2.4.4.2 Если во время проведения указанных в 4.2.4.4.1 освидетельствований не обнаружено недостатков, которые могут относиться к внедрению МКУБ на судне, инспектор должен внести соответствующую запись в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).».

15 **Пункт 4.2.4.4.3** заменяется следующим текстом:

«4.2.4.4.3 По результатам любого проведенного освидетельствования судна инспектор должен вносить в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) одну из следующих записей (с указанием текущей даты):

.1 «[дата] Сообщение о недостатках согласно ПТ № 17 МАКО составлено / The Report on deficiencies under IACS PR 17 has been completed»;

.2 «[дата] Недостатки согласно ПТ № 17 МАКО не выявлены. / Deficiencies under IACS PR 17 have not been revealed».».

16 Пункт 4.2.4.5.1 заменяется следующим текстом:

«4.2.4.5.1 Уведомление об оформлении Сообщения (форма 6.3.65), при наличии в комплекте документов по заявке в системе «Тезис» такой формы, автоматически направляется в ГУР для анализа оформленных недостатков и принятия необходимых мер.».

17 Пункт 4.2.4.5.2 заменяется следующим текстом:

«4.2.4.5.2 В случае когда ответственный отдел ГУР принимает решение, что недостатки могут относиться к внедрению МКУБ на судне, Сообщение в течении 10 рабочих дней должно быть направлено:

в классификационное общество, выступающее в качестве признанной организации (Ответственной организации) и МА государства флага, если требуется (адреса и контактная информация размещены на веб-сайте МАКО: www.iacs.org.uk), или

в МА государства флага, если аудит СУБ судна выполняет МА государства флага или другое классификационное общество иное чем указано выше.».

ПРИЛОЖЕНИЯ К РУКОВОДСТВУ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

НД № 2-030101-009

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

1. МЕТОДИКА ПОДВОДНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ И МОРСКИХ СООРУЖЕНИЙ

18 **Пункт 1.4.2** заменяется следующим текстом:

«**2** глубина под килем и расстояние до причальных сооружений и/или иных объектов, к которым судно отшвартовано, должны быть достаточны для возможности тщательного осмотра всех участков подводной части корпуса, кингстонных ящиков, донных и бортовых отверстий, датчиков электронavigационного оборудования, гребного и рулевого устройств;».

19 **Пункт 2.6** заменяется следующим текстом:

«**2.6** Судно, подлежащее освидетельствованию, ставится в специально отведенном месте с соблюдением требований, указанных в 1.4.».

ПРИЛОЖЕНИЕ 13

13. ПОЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ И ПОДДЕРЖАНИЮ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВАЛОПРОВОДА

20 **Пункт 2.2** заменяется следующим текстом:

«**2.2** Настоящие требования распространяются на суда, оборудованные замкнутой системой смазки дейдвуда, использующей в качестве смазочно-охлаждающей жидкости масло или пресную воду, как условие освидетельствования валопровода Методом 2 и Методом 3 в соответствии с 2.11.2.7 и 2.11.2.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.».

21 **Пункт 3.4** заменяется следующим текстом:

«**3.4** Одним из важных показателей состояния смазочного масла является степень его окисления, которая характеризует старение масла. Рост данного показателя может свидетельствовать о перегреве подшипника либо чрезмерном загрязнении масла продуктами коррозии. Степень окисления масла выражается посредством показателя общего кислотного числа (TAN), который зависит от типа используемого масла и устанавливается производителем.

Характеристики окисления масла, такие как показатель общего кислотного числа (TAN), вязкость и внешний вид масла зависят от типа используемого масла. В этой связи рекомендуемое значение данных показателей не приводится. Следует проводить наблюдения за любыми изменениями (вязкости, цвета и т.д.) на основе последовательного их анализа. Для большинства типов масляных смазок на TAN отрицательно влияет окисление, а также гидролиз в случае использования ненасыщенных «экологически приемлемых смазочных материалов» (EALs). Наблюдение за любыми тенденциями изменений TAN должно производиться на основе последовательного анализа в сочетании с ограничениями, определенными производителем масла для определения возможности дальнейшего использования в эксплуатации.»

22. ПЕРЕЧНИ ДОКУМЕНТОВ РАДИОТЕХНИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ НА МОРСКИХ СУДАХ И СУДАХ СМЕШАННОГО (РЕКА - МОРЕ) ПЛАВАНИЯ, НАХОДЯЩИХСЯ В ВЕДЕНИИ МТРФ (I), И НА СУДАХ ГОСКОМРЫБОЛОВСТВА РФ (II)

22 **Приложение 22** исключается вместе с заголовком. Вводится следующий текст:

«ПРИЛОЖЕНИЕ 22

Приложение 22 исключено. Номер приложения зарезервирован.»

ПРИЛОЖЕНИЕ 40

40. ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ЕЖЕГОДНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ И ПРОВЕРОК РЕГИСТРАТОРОВ ДАННЫХ РЕЙСА (РДР)/УПРОЩЕННЫХ РЕГИСТРАТОРОВ ДАННЫХ РЕЙСА (У-РДР)

23 **Пункт 1.1** заменяется следующим текстом:

«1.1 Настоящая Инструкция определяет порядок проведения обязательных ежегодных освидетельствований и проверок регистраторов данных рейса (РДР)/упрощенных регистраторов данных рейса (У-РДР) всех типов, установленных на морских судах в соответствии с правилом 18 главы V Конвенции СОЛАС-74/78 с поправками, и циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1222/Rev.1 от 14 июня 2019 г. «Руководство по ежегодным испытаниям (проверкам) регистратора данных рейса (РДР) и упрощенного регистратора данных рейса (У-РДР)».

Инструкция разработана в соответствии с правилами 18 и 20 главы V Конвенции СОЛАС-74/78 с поправками.»

24 **Пункт 2.1** заменяется следующим текстом:

«2.1 Работы по ежегодной проверке работоспособности системы РДР/У-РДР на судах должны выполняться квалифицированным персоналом признанного Регистром предприятия, прошедшим специальную подготовку на предприятии-изготовителе оборудования и имеющим соответствующие Свидетельства о прохождении курса обучения.

Одновременно с ежегодной проверкой системы РДР должны проводиться регламентные работы по техническому обслуживанию и (если требуется) замена встроенных элементов питания, гидроакустических маяков. Для свободновсплывающей капсулы должна быть произведена проверка в соответствии с циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1040/Rev.1. Все указанные работы должны выполняться по инструкциям изготовителей оборудования.»

25 **Пункт 3.5** заменяется следующим текстом:

«3.5 Содержание акта или другого отчетного документа, составляемого специалистом признанного предприятия, выполнившего проверку (см. 2.3 и 3.2), должно соответствовать форме, приведенной в приложении к циркуляру ИМО MSC.1/Circ.1222/Rev.1.

Примерные варианты форм документа о соответствии (см. 3.3 и 3.4) даны в приложении 1.»

44. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ ПБУ И МСП В СООТВЕТСТВИИ С ПРИМЕНИМЫМИ КОДЕКСАМИ

26 Пункт 2.1.1.3 заменяется следующим текстом:

«3.3 схемы, показывающие средства доступа внутри помещения, позволяющие провести тщательные проверки, с соответствующими техническими спецификациями и размерами. На схемах должно быть указано расположение критических зон корпусных конструкций, уточнено, являются ли средства доступа постоянными или переносными, а также должны быть отмечены места, откуда может быть осмотрен каждый район;».

27 Пункт 2.1.2 заменяется следующим текстом:

«2.1.2 Для целей настоящего пункта «критическими зонами корпусных конструкций» являются участки, которые, как установлено в результате расчетов, требуют контроля или, как установлено на основании имеющихся сведений об эксплуатации подобных или однотипных установок, подвержены растрескиванию, гофрировке, деформации или коррозии, которые ухудшат конструктивную целостность установки.

Интерпретация¹: Критические зоны корпусных конструкций должны определяться на основании продвинутых методов расчета прочности конструкций, включая усталостную прочность, если возможно, и на основании анализа историй эксплуатации и проектирования аналогичных установок или установок серии (см. Интерпретацию¹ к п. 2.2.4 в УИ MODU 1).».

47. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МОРЕХОДНЫХ КАЧЕСТВ И НАЗНАЧЕНИЮ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО УСЛОВИЯМ ПОГОДЫ ВО ВРЕМЯ СОВЕРШЕНИЯ ПЕРЕГОНОВ

28 Пункт 9 заменяется следующим текстом:

«9. Для судов с немореходными и маломореходными образованиями корпуса, характеризующимися необычными соотношениями размеров, нелекальными обводами корпуса, отсутствием надстроек (особенно бака), недостаточным возвышением носовой оконечности и т. п. (например, для судов понтонного типа), кроме ограничений по условиям прочности, остойчивости или надводному борту и вне зависимости от них устанавливаются ограничения по погоде, обусловленные немореходной формой корпуса.

Эти ограничения обосновываются опытом перегонов или математическим моделированием мореходности, выполненным признанной РС организацией, однотипных или подобных судов и не должны превышать по степени волнения 5 баллов (если по иным причинам не требуется более жесткого ограничения).

При назначении ограничений для плавучего дока по прочности следует руководствоваться требованиями 3.12.4.7 части II «Корпус» Правил постройки.

Во всех случаях при установлении ограничений по нескольким причинам (например, по прочности и остойчивости) назначается наиболее жесткое ограничение.».

52. РУКОВОДСТВО ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ И ОЦЕНКЕ СОСТОЯНИЯ ПОКРЫТИЯ СУДОВЫХ ПРОСТРАНСТВ

29 **Таблица 1.1** заменяется следующим текстом:

«Таблица 1.1

Определение состояния покрытий

	ХОРОШЕЕ (3)	УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ	ПЛОХОЕ
Повреждение покрытия или район с коррозией (1)	< 3 %	3–20 %	> 20 %
Район с твердым слоем коррозии (1)	–	< 10 %	≥ 10 %
Местное разрушение покрытия или коррозия кромок или сварных швов (2)	< 20 %	20–50 %	> 50 %
П р и м е ч а н и я : (1) % означает процентное соотношение площади рассматриваемого района или «критической зоны корпусных конструкций» (2) % означает процентное соотношение площади рассматриваемого района кромок ребер жесткости или сварных соединений или «критической зоны корпусных конструкций» (3) пятна коррозии, т.е. коррозия пятнами, без видимого нарушения покрытия			

».

30 Второй и третий абзацы **пункта 2.2.1** заменяются следующим текстом:

«Особое внимание следует обращать на покрытие в критических зонах корпусных конструкций, определение которых приведено в 2.1 Части I «Общие положения» Правил.

В этом случае, каждая критическая зона корпусных конструкций подлежит оценке в соответствии с табл. 1.1. При этом, оценка состояния покрытия каждого рассматриваемого района не должна быть выше, чем оценка района с критическими конструкциями, относящегося к рассматриваемому району.».