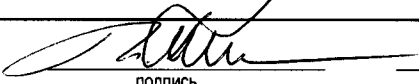


**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА**  
**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ**  
 Санкт-Петербург



**Циркулярное письмо**

**№ 007-2.1-4264 от 03.11.2009**

КАСАТЕЛЬНО: <i>О содержании и порядке применения поправок к главам II-1, II-2 и III МК СОЛАС-74 (резолюция ИМО MSC.216(82), приложение 3 "Поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками / Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended")</i>	Ввод в действие	с момента получения письма	
	Срок действия до		Срок действия продлен до
	Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо		
ОБЪЕКТ НАБЛЮДЕНИЯ: <i>Суда в постройке</i>	№ _____ от _____		
	Количество страниц	2 + 8	
Приложения: <i>Текст изменений и дополнений к Правилам РС на 8 листах</i>			
Зам.генерального директора		 подпись	<b>В.И. Евенко</b> Ф.И.О.
Вносит изменения в <i>НД РС</i>	Название НД и № <i>Правила классификации и постройки морских судов (НД 2-020101-056), Правила по оборудованию морских судов (НД 2-020101-057)</i>		
<p><i>Комитетом по безопасности на море ИМО 8 декабря 2006 года принята резолюция MSC.216(82) «Одобрение поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками». В приложении 3 к резолюции приводятся поправки к главам II-1, II-2 и III МК СОЛАС-74, которые вступают в силу 1 июля 2010 года. В частности, глава II-2 дополнена новыми Правилами 21 «Порог аварии, достижение порта и зоны безопасности», 22 «Критерии проектирования систем, остающихся работоспособными после пожара» и 23 «Центр безопасности на пассажирских судах». Эти Правила применяются к пассажирским судам, построенным 1 июля 2010 года и позднее, причем Правила 21 и 22 применяются к пассажирским судам длиной 120 м и более или имеющим три и более главные вертикальные зоны.</i></p> <p><i>Глава II-1 дополняется новым Правилем 55, в котором приводится методология применения альтернативных проектных решений и средств, отличающихся от требований конвенции в отношении механических и электрических установок. Аналогичным Правилем 38 дополняется глава III в отношении спасательных средств и устройств. При этом в случае применения альтернативных проектных решений и средств должен представляться на одобрение технический анализ с обоснованием того, что такие альтернативные проектные решения и средства обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный соответствующим требованиями конвенции. (продолжение текста смотри на странице 2 письма)</i></p>			
Необходимо выполнить следующее:			
<ol style="list-style-type: none"> <li><i>Содержание данного письма следует довести до сведения специалистов ГУР и инспекторского состава подразделений РС.</i></li> <li><i>Применять вышеуказанные поправки к МК СОЛАС-74 в практической деятельности с учетом срока вступления их в силу.</i></li> </ol>			
Исполнитель: _____ Ф.И.О.	Пискорский В.Ф.	007 отд.	(812) 312-24-28 тел.

Сам технический анализ должен выполняться в соответствии с положениями Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам согласно циркуляру ИМО MSC.1/Circ.1212.

Тексты резолюции на английском и русском языках, а также циркуляра MSC.1/Circ.1212 на английском языке размещены на сайте Международной службы, Библиотека, Документы ИМО, Резолюции MSC и Циркуляры соответственно.  
Текст циркуляра MSC.1/Circ.1212 на русском языке размещен на сайте ОНТИ в разделе «Переводы внешних нормативных документов РС».

Вышеуказанные поправки к МК СОЛАС-74 будут учтены в Правилах классификации и постройки морских судов (2011г.) и Правилах по оборудованию морских судов (2011г.).

Текст изменений и дополнений к Правилам РС (2010г.), учитывающих поправки к МК СОЛАС-74, прилагается.

Исполнитель:  
Drawn up by:

Пискорский В.Ф.

Ф.И.О.  
full name

007

отд.

(812) 312-24-28

тел.  
phone

Тексты изменений и дополнений к Правилам РС, учитывающие поправки к МК СОЛАС-74, внесенные  
резолюцией ИМО MSC.216(82), приложение 3

## **Правила классификации и постройки морских судов (2010)**

### **Часть I «Классификация»**

#### **3 ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ**

##### **3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Глава дополняется пунктом 3.1.5 следующего содержания:

«**3.1.5** В случаях, когда на судне применены альтернативные проектные решения и средства, отклоняющиеся от требований международных конвенций, Регистру должен представляться на одобрение *технический анализ* с обоснованием того, что такие альтернативные проектные решения и средства обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный соответствующими требованиями международных конвенций (см. резолюцию ИМО MSC.216(82), приложение 3, пункт 2).

*Технический анализ* должен выполняться в соответствии с положениями Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ. 1212).

В отношении альтернативных проектных решений и средств по противопожарной защите – см. 1.7 части VI «Противопожарная защита» настоящих Правил.»

##### **3.2 ДОКУМЕНТАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО И ТЕХНОРАБОЧЕГО ПРОЕКТОВ ДЛЯ СУДНА В ПОСТРОЙКЕ**

**3.2.2** Дополняется следующим текстом:

«.8 перечень эквивалентных замен конструкций, материалов и изделий с обоснованием их применения (см. 1.3.4.1 Общих положений о классификационной и иной деятельности - в случае применения эквивалентных замен);

.9 технический анализ альтернативных проектных решений и средств (см. 3.1.5 – в случае их применения).»

### **Часть III «Устройства, оборудование и снабжение»**

#### **2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Глава дополняется пунктом 2.1.9 следующего содержания:

«.2.1.9 Если пассажирские суда и суда специального назначения, на борту которых имеется более 60 человек, имеют длину 120 м и более или три и более главные вертикальные зоны, то рулевое устройство на таких судах должно удовлетворять требованиям 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита» (см. также 2.2.6.7.2 этой же части Правил).»

#### **7.12 УСТРОЙСТВО И ЗАКРЫТИЕ ОТВЕРСТИЙ В ПЕРЕБОРКАХ ДЕЛЕНИЯ СУДНА НА ОТСЕКИ**

Глава дополняется пунктом **7.12.5.16** следующего содержания:

«.7.12.5.16 Если пассажирские суда и суда специального назначения, на борту которых имеется более 60 человек, имеют длину 120 м и более или три и более главные вертикальные зоны, то двери с приводом от источника энергии на таких судах должны удовлетворять требованиям 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита» (см. также 2.2.6.7.3 этой же части Правил).»

#### **8.5 ВЫХОДЫ, ДВЕРИ, КОРИДОРЫ, НАКЛОННЫЕ И ВЕРТИКАЛЬНЫЕ ТРАПЫ**

Глава дополняется пунктом 8.5.5.9 следующего содержания:

«.8.5.5.9 Система НРО с электрическим питанием должна удовлетворять требованиям 2.2.8.6.6 части VI «Противопожарная защита».

На судах, имеющих длину 120 м и более или три и более главные вертикальные зоны, система НРО с электрическим питанием должна удовлетворять также требованиям 2.2.7.4.3 части VI «Противопожарная защита».

### **Часть VI «Противопожарная защита»**

#### **1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ**

Вводятся новые определения:

«*Зона безопасности* - в контексте аварии это, с точки зрения обитаемости, любая зона, которая не затоплена или находится за пределами главной (ых) вертикальной (ых) зоны(зон), где произошел пожар, и в которой можно разместить всех находящихся на судне людей с целью защитить их от опасностей для жизни или здоровья и обеспечить их основными службами.

Вводятся новые определения:

*«Зона безопасности»* - в контексте аварии это, с точки зрения обитаемости, любая зона, которая не затоплена или находится за пределами главной (ых) вертикальной (ых) зоны(зон), где произошел пожар, и в которой можно разместить всех находящихся на судне людей с целью защитить их от опасностей для жизни или здоровья и обеспечить их основными службами.

*Центр безопасности* - пост управления, предназначенный для управления чрезвычайными ситуациями. Неотъемлемой частью функций центра безопасности являются эксплуатация, контроль и/или мониторинг систем безопасности.

*Порог аварии* - в контексте пожара, включает:

.1 потерю помещения, в котором возник пожар, до ближайших ограничивающих конструкций класса «А», которые могут быть частью этого помещения, если оно защищено стационарной системой пожаротушения; или

.2 потерю помещения, в котором возник пожар, и смежных помещений до ближайших ограничивающих конструкций класса «А», которые не являются частью этого помещения.»

## 2.2 ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

**2.2.1.2** Вводится новый пункт 2.2.1.2.1 в редакции:

**«2.2.1.2.1 защита атриумов:**

.1 атриумы должны быть выгорожены перекрытиями класса «А», имеющими степень огнестойкости, определенную в соответствии с таблицами 2.2.1.3-2 и 2.2.1.5-1, смотря по тому, что применимо.

.2 степень огнестойкости палуб, отделяющих помещения в пределах атриумов, должна определяться в соответствии с таблицами 2.2.1.3-2 и 2.2.1.5-1, смотря по тому, что применимо».

**2.2.1.3** Из текста раздела (7) исключается слово «киоски». В текст раздела (8) включается слово «торговые киоски».

**2.2.1.5** Текст сноски 1 таблицы 2.2.1.5-1 дополняется следующим текстом:

«Установление степени огнестойкости не требуется для переборок, отделяющих ходовой мостик и центр безопасности, когда последний находится в пределах ходового мостика».

**2.2.2.4.4** В третьем предложении исключаются слова «общественные помещения».

Текст пункта дополняется следующим предложением:

«Общественные помещения также могут иметь прямой доступ к выгородкам трапов, за исключением пространства за кулисами театра».

**Глава 2.2** дополняется новыми пунктами **2.2.6**, **2.2.7** и **2.2.8** в редакции:

**«2.2.6 Порог аварии, достижение порта и зоны безопасности.**

**2.2.6.1** Пассажирские суда, имеющие длину, определенную согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более или имеющие три или более главные вертикальные зоны, должны отвечать требованиям 2.2.6, с целью соответствия функциональным и эксплуатационным требованиям в отношении зон безопасности в случае аварии, не превышающей порога аварии.

**2.2.6.2** Если повреждение в результате пожара не превышает порога аварии, судно должно быть способно достичь порта, обеспечивая зону безопасности, как она определена в 1.2. Для того чтобы судно считалось способным достичь порта, в остальной части судна, не затронутой пожаром, должны оставаться в работоспособном состоянии стационарные системы пожаротушения, включая водопожарную, и система пожарной сигнализации.

**2.2.6.3** Водопожарная система должна оставаться работоспособной во всех главных вертикальных зонах непосредственно не затронутых аварией. Поддача воды для пожаротушения должна быть обеспечена по всему судну.

**2.2.6.4** Автоматическая сплинклерная система или другая стационарная система пожаротушения, предназначенная для защиты помещения, должна оставаться работоспособной во всех помещениях, непосредственно не затронутых аварией.

**2.2.6.5** Система сигнализации и обнаружения пожара, включая систему обнаружения дыма, должна оставаться работоспособной во всех помещениях, непосредственно не затронутых аварией.

**2.2.6.6** Должны быть предусмотрены средства доступа к спасательным средствам из каждой зоны безопасности, с учетом того, что главная вертикальная зона может быть недоступной для прохода через нее.

**2.2.6.7** В дополнение к требованию 2.2.6.2 в части судна, не затронутой пожаром, должны оставаться в работоспособном состоянии следующие системы, механизмы и оборудование:

- .1 пропульсивная установка и вспомогательные механизмы ответственного назначения;
- .2 рулевое устройство, включая рулевые приводы и их системы управления;
- .3 водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии;
- .4 топливные системы пропульсивной установки и вспомогательных механизмов ответственного назначения;
- .5 балластная и осушительная системы;
- .6 внутренняя связь между рулевой рубкой, машинными помещениями, центром безопасности, аварийными партиями по борьбе с затоплением и пожаром, а также системы внутренней связи, требуемые для оповещения и сбора пассажиров и экипажа; внутренняя связь должна осуществляться любыми эффективными стационарными или переносными средствами;
- .7 системы сигнализации поступления воды;
- .8 сигнально отличительные фонари в соответствии с требованиями МППСС;
- .9 радиооборудование ГМССБ (должна обеспечиваться возможность осуществления радиосвязи, используя радиооборудования ГМССБ или, в случае если в результате аварии основной состав радиооборудования ГМССБ выведен из строя, возможность подачи оповещения при бедствии на частотах УКВ диапазона, в том числе с использованием УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи с воздушными судами);
- .10 навигационное оборудование, имеющее существенное значение для судовождения, определения координат местоположения судна и оценки риска столкновения.

**2.2.6.8** Системы, механизмы и оборудование, указанные в 2.2.6.2 и 2.2.6.7, должны оставаться работоспособными в случае, если судно подвергнется затоплению одного любого водонепроницаемого отсека.

**2.2.6.9** Если для борьбы с пожаром или затоплением необходимы системы, не указанные в 2.2.6.2 и 2.2.6.7, они должны отвечать требованию 2.2.6.7.

**2.2.6.10** Система вентиляции зоны (зон) безопасности должна отвечать требованиям 2.2.6.7 и 2.2.6.8. Конструкция системы вентиляции зоны (зон) безопасности должна быть такой, чтобы дым и горячие газы не затруднили ее(их) использование.

**2.2.6.11** Питание электрического оборудования, указанного в 2.2.6.7 и 2.2.6.13, должно обеспечиваться с учетом возможности их одновременной работы.

**2.2.6.12** Зона(ы) безопасности, как правило, должна(ы) быть внутренним(ими) помещением(ями). Использование наружного помещения в качестве зоны безопасности может допускаться с учетом ограничений, вытекающих из района эксплуатации судна и соответствующих предполагаемых условий окружающей среды.

**2.2.6.13** Зона(ы) безопасности должна(ы) обеспечивать всех находящихся в ней(них) людей следующими основными средствами для обеспечения охраны здоровья пассажиров и экипажа:

- .1 санузлы;
- .2 пресная вода;
- .3 провизия;
- .4 запасное помещение для оказания медицинской помощи;
- .5 укрытие от непогоды;
- .6 средства предотвращения перегрева и гипотермии;
- .7 освещение;
- .8 вентиляция.

## **2.2.7 Системы, остающиеся работоспособными после пожара.**

**2.2.7.1** Пассажирские суда, имеющие длину, определенную согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более или имеющие три и более главные вертикальные зоны, должны отвечать требованиям 2.2.7, с целью обеспечения работоспособности систем, если порог аварии превышен.

**2.2.7.2** Если вследствие пожара какая-либо главная вертикальная зона становится недоступной для обслуживания вследствие пожара, водопожарная система должна быть устроена и разделена таким образом, чтобы оставаться работоспособной в течение по меньшей мере 3-х часов, исходя из предположения, что отсутствуют повреждения за пределами недоступной для обслуживания главной вертикальной зоны. В частности, водопожарная система должна оставаться работоспособной во всех главных вертикальных зонах, непосредственно не затронутых аварией. Подача воды для пожаротушения должна быть обеспечена по всему судну. При этом не требуется, чтобы водопожарная система оставалась работоспособной в пределах главных вертикальных зон, недоступных для обслуживания.

**2.2.7.3** Кабели и трубопроводы, проходящие через шахту, устроенную по стандарту «А-60», должны оставаться неповрежденными и обслуживаемыми на участке прохода через недоступную для обслуживания главную вертикальную зону. Регистр может одобрить равноценную степень защиты кабелей и трубопроводов.

**2.2.7.4** В дополнение к 2.2.7.2 следующие системы и средства должны быть устроены и разделены таким образом, чтобы оставаться работоспособными в течение по меньшей мере 3-х часов, исходя из предположения, что отсутствуют повреждения за пределами недоступной для обслуживания главной вертикальной зоны:

- .1 осушительные системы для удаления используемой для тушения пожара воды;
- .2 освещение коридоров, трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки в коллективные средства, а также мест сбора и посадки;
- .3 система низкорасположенного освещения путей эвакуации с электрическим питанием;
- .4 внутренняя связь для обеспечения борьбы с пожаром и для оповещения и эвакуации пассажиров и экипажа; внутренняя связь должна осуществляться любыми эффективными стационарными или переносными средствами;
- .5 радиооборудование ГМССБ (должна обеспечиваться возможность осуществления радиосвязи, используя радиооборудования ГМССБ или, в случае если в результате аварии основной состав радиооборудования ГМССБ выведен из строя, возможность подачи оповещения при бедствии на частотах УКВ диапазона, в том числе с использованием УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи с воздушными судами).

**2.2.7.5** Не требуется, чтобы системы и средства, указанные в 2.2.7.4, оставались работоспособными в пределах главных вертикальных зон, недоступных для обслуживания.

**2.2.7.6** Питание электрического оборудования для эвакуации с судна, включая спасательные средства, а также систем и средств, указанных в 2.2.7.4, должно обеспечиваться с учетом возможности их одновременной работы.

## **2.2.8 Центр безопасности на пассажирских судах.**

**2.2.8.1** Пассажирские суда должны иметь центр безопасности, как определено в 1.2, отвечающий требованиям 2.2.8.

**2.2.8.2** Центр безопасности должен либо быть частью ходового мостика, либо располагаться в отдельном смежном с ходовым мостиком помещении, имеющем прямой доступ на мостик.

**2.2.8.3** Должны быть предусмотрены средства связи между центром безопасности и помещением (ями) системы (систем) пожаротушения и помещениями для хранения противопожарного оборудования.

**2.2.8.4** Полная функциональность, т.е. эксплуатация, управление, мониторинг или, если потребуется, любое их сочетание, перечисленных ниже противопожарных систем должна обеспечиваться из центра безопасности: системы пожарной сигнализации, сплинклерной и эквивалентной систем, систем пожаротушения с использованием воды в машинных помещениях, стационарных систем пожаротушения местного применения, а также пожарных и аварийных пожарных насосов.

**2.2.8.5** В дополнение к 2.2.8.3 должны быть предусмотрены средства связи между центром безопасности и центральным постом управления, ходовым мостиком и местным постом управления главными механизмами.

**2.2.8.6** В дополнение к 2.2.8.4 из центра безопасности должна обеспечиваться полная функциональность, т.е. эксплуатация, управление, мониторинг или, если потребуется, любое их сочетание, следующих систем безопасности:

- .1 все системы принудительной вентиляции;
- .2 система вентиляции атриумов;
- .3 сигнализация закрытия водонепроницаемых и противопожарных дверей;
- .4 система общесудовой авральной сигнализации;
- .5 командное трансляционное устройство;
- .6 система низкорасположенного освещения путей эвакуации с электропитанием;
- .7 сигнализация закрытия наружных дверей, грузовых дверей и других закрытий;
- .8 сигнализация поступления воды.»

## **3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**3.1.2.14** - Первое предложение после слов «...варочные агрегаты» дополняется следующим текстом: « ..., установленные в закрытых помещениях или на открытых палубах,» и далее по тексту.

## **4.2 СИГНАЛИЗАЦИЯ ОБНАРУЖЕНИЯ ПОЖАРА**

**4.2.1.2.2** Вводятся новые подпункты 4.2.1.2.2.1 и 4.2.1.2.2.2 в редакции:

«.1 стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна дистанционно и по отдельности определять каждый автоматический и ручной извещатель.

.2 установленные в каютах извещатели при приведении их в действие должны также подавать или вызывать срабатывание звукового сигнала в помещении, в котором они расположены.»

**4.2.1.2.3** – Вводится новый подпункт 4.2.1.2.3.5 в редакции:

«.5 установленные в каютах извещатели при приведении их в действие должны также подавать или вызывать срабатывание звукового сигнала в помещении, в котором они расположены.»

## **Часть VII «Механические установки»**

### **2.1 МОЩНОСТЬ ГЛАВНЫХ МЕХАНИЗМОВ**

Глава дополняется пунктом 2.1.12 следующего содержания:

«.2.1.12 Пропульсивные установки и вспомогательные механизмы пассажирских судов, имеющих длину, определенную согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более или имеющих три и более главные вертикальные зоны, должны отвечать требованиям 2.2.6.7.1 и 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита».»

## **Часть VIII «Системы и трубопроводы»**

### **7.1 НАСОСЫ**

**7.1.5** Дополняется следующим текстом:

«Осушительная система пассажирских судов, имеющих длину, определенную согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более или имеющих три и более главные вертикальные зоны, должна отвечать требованиям 2.2.6.7.5, 2.2.6.8 и 2.2.7.4 части VI «Противопожарная защита».

### **8.1 НАСОСЫ**

Глава дополняется пунктом 8.1.7 следующего содержания:

«.8.1.7 Балластная система пассажирских судов, имеющих длину, определенную согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более или имеющих три и более главные вертикальные зоны, должна отвечать требованиям 2.2.6.7.5 и 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита».

Глава **12.3** дополняется пунктами 12.3.9, 12.3.10 и 12.3.11 следующего содержания:

«.12.3.9 Системы вентиляции пассажирских судов должны отвечать требованию 2.2.8.6 части VI «Противопожарная защита».

Системы вентиляции зон безопасности пассажирских судов длиной, определенной согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более или имеющих три и более главные вертикальные зоны, дополнительно должны отвечать требованию 2.2.6.10 части VI «Противопожарная защита».

Система вентиляции, обслуживающая центры безопасности, может быть частью системы вентиляции, обслуживающей ходовой мостик, за исключением случаев ее расположения в смежной главной вертикальной зоне.

**12.3.10** Вытяжные каналы от плит оборудования для приготовления пищи, установленного на открытых палубах, должны отвечать требованиям пункта 12.3.6, смотря по тому, что применимо, если они проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы.

**12.3.11** Вытяжные каналы от главных прачечных должны быть снабжены:

.1 фильтрами, легко снимаемыми для очистки;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала, с автоматическим и дистанционным управлением;

.3 средствами дистанционного выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов из помещения для приведения в действие противопожарной заслонки, упомянутой в пункте 12.3.11.2;

.4 расположенными соответствующим образом люками для осмотра и очистки.»

## **Часть IX «Механизмы»**

### **6.2 РУЛЕВЫЕ ПРИВОДЫ**

Глава дополняется пунктом 6.2.1.12 следующего содержания:

«.6.2.1.12 Рулевые приводы пассажирских судов, имеющих длину, определенную согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более или имеющих три и более главные вертикальные зоны, должны отвечать требованиям 2.2.6.7.2 и 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита».

## **Часть XI «Электрическое оборудование»**

### **19.1 ПАССАЖИРСКИЕ СУДА**

**19.1.1.6** Излагается в следующей редакции:

«**19.1.1.6** Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна отвечать следующим дополнительным требованиям:

- .1 быть в состоянии дистанционно и индивидуально определять каждый автоматический и ручной извещатель.
- .2 один луч автоматических и ручных извещателей не должен располагаться более чем в одной главной вертикальной зоне.
- .3 срабатывание автоматических извещателей, установленных в пассажирских каютах, должно сопровождаться звуковым сигналом в каюте, где установлен сработавший извещатель.»

**19.1.2.3** Дополняется подпунктом .3 следующего содержания:

«**.3** дополнительного освещения во всех пассажирских каютах, чтобы можно было легко найти выход из кают. Дополнительное освещение может питаться от собственных аккумуляторных батарей, установленных в светильниках и постоянно заряжаемых от аварийного распределительного щита».

Глава дополняется пунктами 19.1.4 и 19.1.5 следующего содержания:

**«19.1.4 Дополнительные требования к пассажирским судам, имеющим центр безопасности.**

**19.1.4.1** Внутренняя связь должна отвечать требованиям 2.2.8.3 и 2.2.8.5 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.4.2** Авральная сигнализация должна отвечать требованиям 2.2.8.3 и 2.2.8.5 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.4.3** Сигнализация закрытия водонепроницаемых и противопожарных дверей должна отвечать требованиям 2.2.8.6.3 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.4.4** Сигнализации поступления воды должна отвечать требованиям 2.2.8.6.8 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.4.5** Сигнализация положения дверей на пассажирских накатных судах должна отвечать требованиям 2.2.8.6.7 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.5 Дополнительные требования к пассажирским судам, имеющим длину, определенной согласно 1.2.1 «Правил о грузовой марке морских судов», 120 м и более, или имеющим три и более главные вертикальные зоны.**

**19.1.5.1** Рулевые приводы и управление рулевых устройств должны отвечать требованиям 2.2.6.7.2 и 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.5.2** Освещение зон безопасности должно отвечать требованиям 2.2.6.7 и 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.5.3** Освещение коридоров, трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки в коллективные спасательные средства, а также мест сбора и посадки, должно отвечать требованиям 2.2.7.4.2 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.5.4** Внутренняя связь должна дополнительно отвечать требованиям 2.2.6.7.6, 2.2.6.8 и 2.2.7.4.4 части VI «Противопожарная защита».

**19.1.5.5** Сигнализация поступления воды должна отвечать требованиям 2.2.6.7.7 и 2.2.6.8 части VI «Противопожарная защита».

## **Правила по оборудованию морских судов (2010)**

### **Часть I «Положения об освидетельствованиях»**

#### **3.2 ДОКУМЕНТАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО И ТЕХНОРАБОЧЕГО ПРОЕКТОВ ОБОРУДОВАНИЯ СУДНА В ПОСТРОЙКЕ**

##### **3.2.2 Общая документация.**

Дополняется текстом следующего содержания:

«Перечень эквивалентных замен конструкций, материалов и изделий с обоснованием их применения (см. 1.3.4.1 Общих положений о классификационной и иной деятельности - в случае применения эквивалентных замен).»

##### **3.2.3 Документация по спасательным средствам.**

**3.2.3.1** Дополняется подпунктом .4 следующего содержания:

«**.4** В случаях, когда на судне применены альтернативные проектные решения и средства, отклоняющиеся от требований части II «Спасательные средства», Регистру должен представляться на одобрение *технический анализ* с обоснованием того, что такие альтернативные проектные решения и



средства обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный соответствующими требованиями данной части Правил.

*Технический анализ* должен выполняться в соответствии с 1.3.11 части II «Спасательные средства».

## **Часть II «Спасательные средства»**

### **1.3 ОБЪЕМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ**

**1.3.3** Текст пункта заменяется следующим текстом:

«**1.3.3** Перед тем, как одобрить спасательные средства или устройства нового типа, Регистр должен обеспечить, чтобы такие средства и устройства:

.1 обеспечивали стандарты безопасности, по меньшей мере, равноценные требуемым настоящей частью Правил, и были оценены и испытаны в соответствии с положениями Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1212);

.2 успешно прошли технический анализ, оценку и одобрение в соответствии с требованиями 1.3.11.»

Вводится новый пункт 1.3.11 следующего содержания:

«**1.3.11 Альтернативные проектные решения и средства.**

**1.3.11.1 Общие положения.**

.1 Спасательные средства и устройства могут отклоняться от требований настоящей части Правил при условии, что такие альтернативные проектные решения и средства отвечают цели этих требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный настоящими Правилами.

.2 Если альтернативные проектные решения и средства отклоняются от предписываемых настоящими Правилами требований, то в соответствии с требованиями настоящей главы должны быть выполнены технический анализ, оценка и одобрение таких проектных решений и средств.

**1.3.11.2 Технический анализ.**

Должен быть разработан и представлен Регистру технический анализ, основанный на Руководстве по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1212). Технический анализ должен включать, как минимум, следующие элементы:

.1 определение типа судна и соответствующих спасательных средств и устройств;

.2 установление предписывающего(их) требования(ий), которому(ым) не будут отвечать эти спасательные средства и устройства;

.3 установление причины, по которой предполагаемая конструкция не будет отвечать предписываемым требованиям, с учетом соответствия другим признанным Регистром техническим стандартам;

.4 определение эксплуатационных критериев для судна и соответствующих спасательных средств и устройств, рассматриваемых в соответствующем(их) предписывающем(их) требовании(ях);

.4.1 эксплуатационные критерии должны предусматривать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в разделах 1 – 5 настоящих Правил;

.4.2 эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеряемыми;

.5 подробное описание альтернативных проектных решений и средств, включая перечень допущений, используемых в конструкции, и любых предлагаемых эксплуатационных ограничений и условий;

.6 техническое обоснование, показывающее, что альтернативные проектные решения и средства отвечают эксплуатационным критериям безопасности; и

.7 оценка риска, основанная на указании возможных отказов и опасностей, связанных с предложением.

**1.3.11.3 Оценка альтернативных проектных решений и средств**

.1 Технический анализ, требуемый в 1.3.11.2, должен оцениваться и одобряться Регистром с учетом Руководства по альтернативным проектным решениям и средствам (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1212);

.2 Копии одобренных Регистром документов, указывающие на то, что альтернативные проектные решения и средства отвечают настоящим требованиям, должны находиться на судне.

**1.3.11.4 Повторная оценка ввиду изменившихся условий**

Если допущения, а также эксплуатационные ограничения, которые были указаны в описании альтернативных проектных решений и средств, претерпели изменения, то должен быть выполнен технический анализ согласно изменившимся условиям, который должен быть одобрен Регистром.»

## **Часть IV «Радиооборудование»**

### **3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**3.1.1** Дополняется новым подпунктом .6 следующего содержания:

«**.6** размещена так, чтобы на пассажирских судах обеспечивалось выполнение требований 2.2.6 – 2.2.8 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов, в которых

определена необходимость, в случае затопления одного любого водонепроницаемого отсека или после пожара, сохранять работоспособность радиоборудования, обеспечивающего подачу оповещений при бедствии.»

## **Часть V «Навигационное оборудование»**

### **3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Дополняется пунктом 3.1.4 следующего содержания:

«**3.1.4** На пассажирских судах навигационное оборудование должно быть размещено с учётом требований 2.2.6 – 2.2.8 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов, в которых определена необходимость сохранения работоспособности этого оборудования после пожара или в случае затопления одного любого водонепроницаемого отсека, для обеспечения безопасности мореплавания при возвращении судна в порт.»