

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА  
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
HEAD OFFICE

Санкт-Петербург  
St. Petersburg



011-2.5МК-519и

№

от  
of

25.03.2011

Информационное письмо  
Information letter

<p><b>КАСАТЕЛЬНО:</b> Re:</p> <p>внедрения и использования унифицированной интерпретации МАКО IACS UI SC 235 (Jan.2011) "Navigation bridge visibility to ship's side" ("Видимость борта судна с ходового мостика")</p> <p>implementation and use of IACS UI SC 235 (Jan.2011) "Navigation bridge visibility to ship's side"</p>	<p>На основании ЦП: Based on Circular letter:</p> <p>№ 011-2.5МК-519ц от 25.03.2011 № dated</p> <p>Учтены требования нормативных документов (ИМО, МАКО и др.) Requirements of normative documents taken into consideration IMO, IACS and other)</p> <p>IACS UI SC 235 (Jan.2011) "Navigation bridge visibility to ship's side" ("Видимость борта судна с ходового мостика");</p>	<p>Ввод в действие: Implementation date:</p> <p>с момента получения / as soon as received</p> <p>Срок действия: 01.01.2012 Valid until:</p> <p>Дополняет/изменяет/отменяет информационное письмо Supplementing/amending/cancelling/ inf. letter</p> <p>№ -- от -- № dated</p>
<p><b>ОБЪЕКТ НАБЛЮДЕНИЯ:</b> SUPERVISED ITEM:</p> <p>суда, контракты на постройку которых заключены 01.01.2011 г. и после этой даты</p>	<p>IMO MSC.1/Circ.1350 "Unified interpretations of SOLAS Chapter V" ("Унифицированные интерпретации главы V МК СОЛАС").</p>	<p>Количество страниц: 1+2+3+1(1) Number of pages:</p>

Зам. Генерального директора  
Vice - Director General

  
подпись

В.И.Евенко / V.I.Evenko  
Ф.И.О.

С целью внедрения в нормативные документы и для применения в практике работы Регистра положений унифицированной интерпретации Международной Ассоциации классификационных обществ (МАКО) IACS UI SC 235 (Jan.2011) "Navigation bridge visibility to ship's side" ("Видимость борта судна с ходового мостика"), прилагается, и циркуляра Международной морской организации IMO MSC.1/Circ.1350 "Unified interpretations of SOLAS Chapter V" ("Унифицированные интерпретации главы V МК СОЛАС"), прилагается, настоящим информируем об их содержании и порядке применения:

1. положения UI SC 235 (Jan.2011) и циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1350 детально разъясняют условия, при выполнении которых следует считать выполненным требование Правила V/22.1.6 МК СОЛАС, касающегося обеспечения видимости борта судна с ходового мостика, в том числе и на конкретных типах судов, таких как буксиры, суда обеспечения, спасательные суда, плавкраны, другие подобные плавсредства;
2. положениями вышеупомянутых документов следует руководствоваться в отношении судов, контракты на постройку которых заключены 1 января 2011 г. или после этой даты;
3. в 3.2 части V "Навигационное оборудование" Правил по оборудованию морских судов, издания 2012 г., будут внесены соответствующие изменения (прилагаются), определяющие условия обеспечения видимости борта судна с ходового мостика.

In order to implement and use provisions of IACS UI SC 235 (Jan.2011) "Navigation bridge visibility to ship's side" (refer to encl.) and IMO Circular MSC.1/Circ 1350 (refer to encl.) "Unified interpretations of SOLAS Chapter V" in daily work, please, be informed of their contents and order of application:

1. the provisions of IACS UI SC 235 (Jan.2011) and IMO MSC.1/Circ 1350 explain in details the conditions when the requirements of SOLAS Reg. V/22.1.6 are deemed complied with in respect of navigation bridge visibility to ship's side including those on particular types of ships such as tugs, supply vessels, salvage ships, floating cranes, etc.;
2. provisions of the above documents shall be applied on ships contracted for construction on or after 1 January 2011;
3. relevant amendments (refer to encl.) defining navigation bridge visibility to ship's side will be made in 3.2, Part V "Navigational equipment" of the Rules for the Equipment of Sea-going Ships, edition 2012.

Исполнитель:  
Drawn up by:

Чернышов А.В. / Chernyshov A.  
Ф.И.О.  
full name

011  
отд.

+7 (812) 314-07-54  
тел.  
phone

**SC  
235**

(Jan  
2011)

## Navigation bridge visibility to ship's side

(Chapter V, Regulation 22.1.6)

### Regulation

SOLAS regulation V/22.1.6 reads:

*"1 Ships of not less than 55 m in length, as defined in regulation 2.4, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:*

*.6 The ship's side shall be visible from the bridge wing;"*

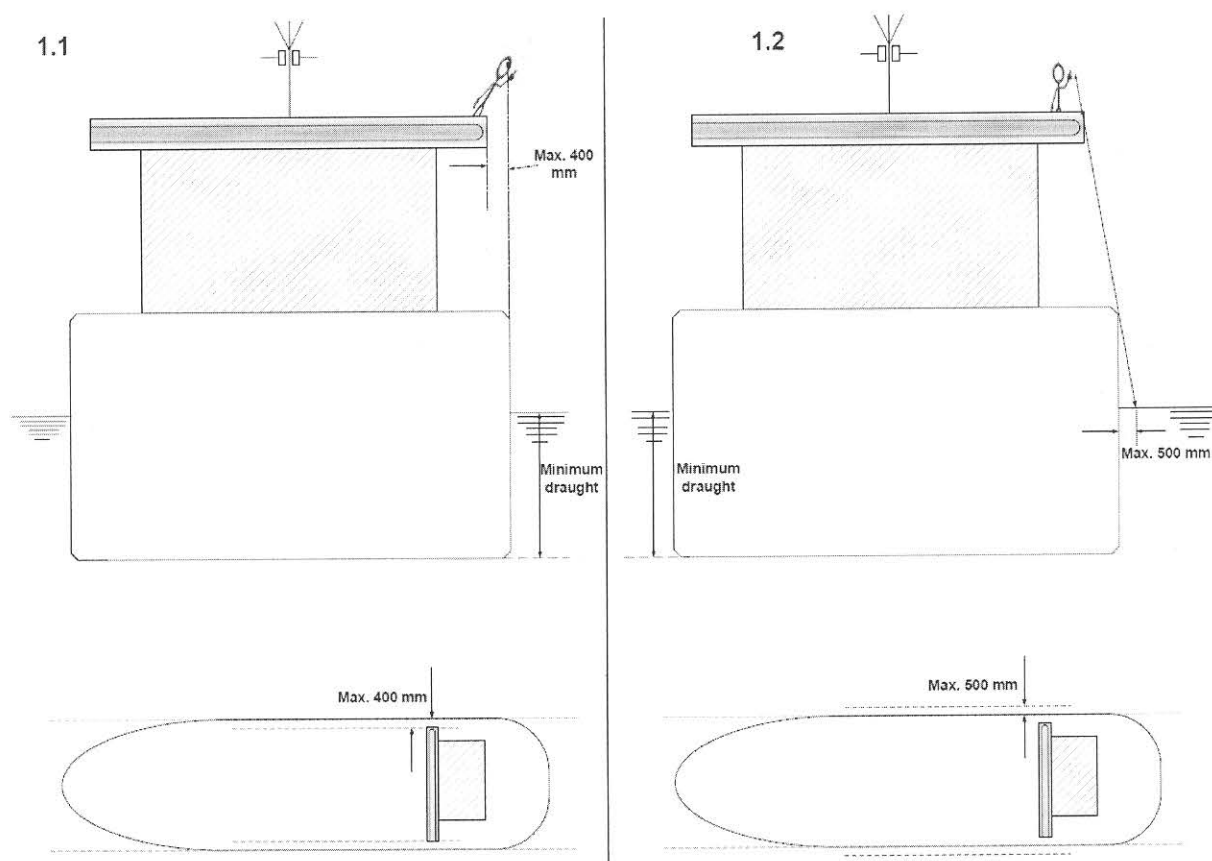
### Interpretation

1. The requirements of SOLAS regulation V/22.1.6 are accomplished when:
  - .1 a view from the bridge wing plus a distance corresponding to a reasonable and safe distance of a seafarer leaning over the side of the bridge wing, which needs not to be more than 400 mm, to the location vertically right under the maximum beam of the ship at the lowest seagoing draught is not obscured; or
  - .2 the sea surface at the lowest seagoing draught and with a transverse distance of 500 mm and more from the maximum beam throughout the ship's length is visible from the side of the bridge wing.
2. A schematic diagram depicting the unified interpretations is also attached herewith.
3. For particular ship types, such as tug/tow boat, offshore supply vessel (OSV), rescue ship, work ship (e.g. floating crane ships), etc., that are designed such that, in normal operations, they come along side, or operate in close proximity to, other vessels or offshore structures at sea, SOLAS regulation V/22.1.6 is met provided the bridge wings extend at least to a location from which the sea surface, at the lowest seagoing draught and at a transverse distance of 1500 mm from the maximum beam throughout the ship's length, is visible. If this ship type is changed to a type other than those addressed in this paragraph, then the interpretation in this paragraph would no longer apply.

---

#### Notes:

1. This Unified Interpretation is to be applied by IACS Societies on ships contracted for construction on or after 1 January 2011.
2. The "contracted for construction" date means the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For further details regarding the date of "contract for construction", refer to IACS Procedural Requirement (PR) No. 29.

**SC  
235**  
(cont)

End of  
Document



INTERNATIONAL  
MARITIME  
ORGANIZATION

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

Ref. T2-OSS/2.7.1

MSC.1/Circ.1350  
1 June 2010

### UNIFIED INTERPRETATIONS OF SOLAS CHAPTER V

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-seventh session (12 to 21 May 2010), with a view to providing more specific guidance for vague expressions such as "The ship's side shall be visible from the bridge wing", which are open to different interpretations contained in IMO instruments, approved the unified interpretations of SOLAS chapter V prepared by the Sub-Committee on Safety of Navigation, as set out in the annex.

2 Member Governments are invited to use the annexed unified interpretations as guidance when applying relevant provisions of SOLAS chapter V to ships contracted for construction<sup>1</sup> on or after 1 January 2011 and to bring the unified interpretations to the attention of all parties concerned.

\*\*\*

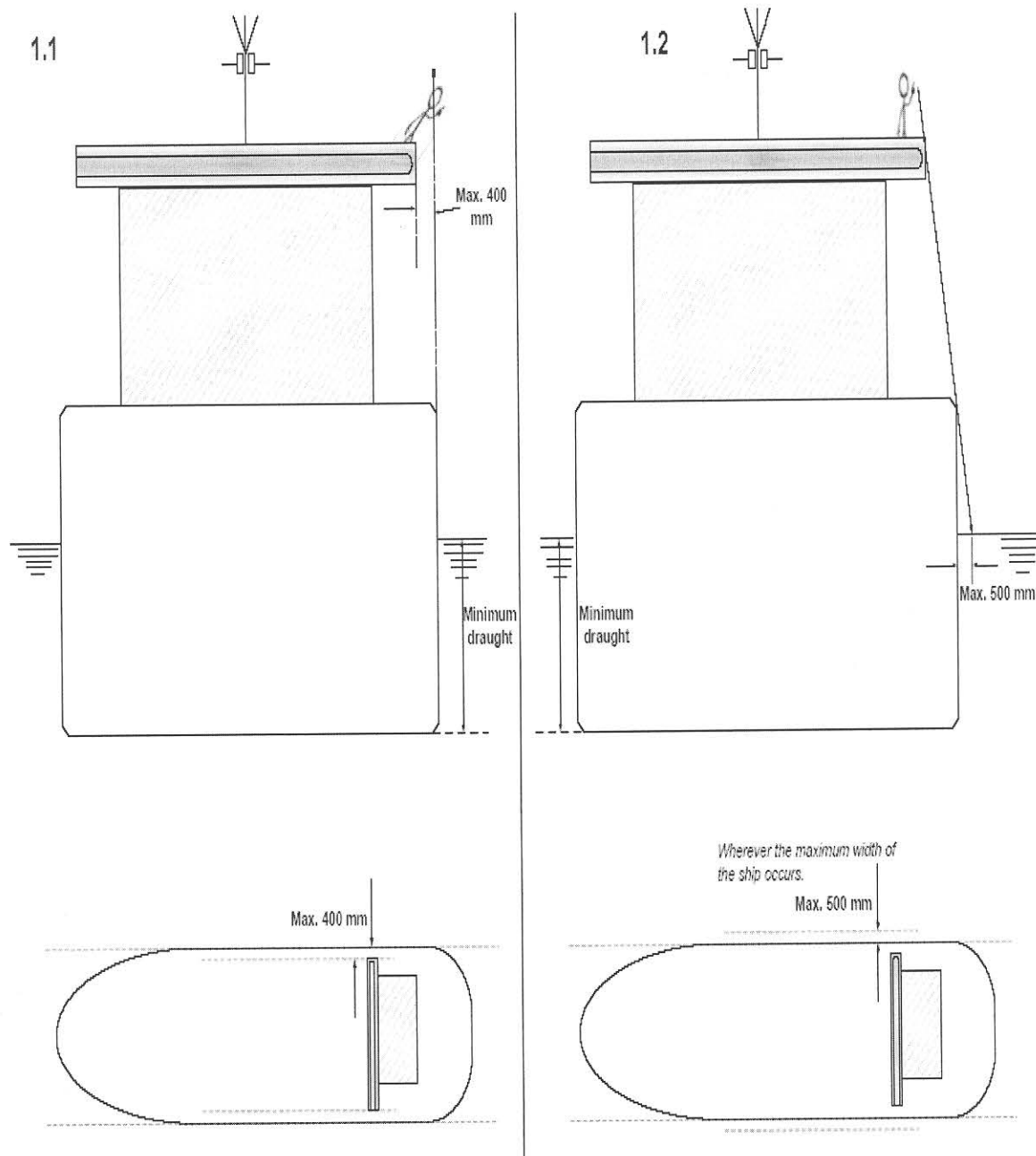
<sup>1</sup> The "contracted for construction" date means the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder.

## ANNEX

### UNIFIED INTERPRETATIONS OF SOLAS CHAPTER V

#### Regulation V/22.1.6 – Navigation bridge visibility

- 1 The requirements of SOLAS regulation V/22.1.6 are accomplished when:
  - .1 a view from the bridge wing plus a distance corresponding to a reasonable and safe distance of a seafarer leaning over the side of the bridge wing, which needs not to be more than 400 mm, to the location vertically right under the maximum beam of the ship at the lowest seagoing draught is not obscured; or
  - .2 the sea surface at the lowest seagoing draught and with a transverse distance of 500 mm and more from the maximum beam throughout the ship's length is visible from the side of the bridge wing.
- 2 A schematic diagram depicting the unified interpretations is also attached herewith.
- 3 For particular types of ships such as tug/tow boat, offshore supply vessel (OSV), rescue ship, work ship (e.g., Floating Crane), in meeting the requirements of SOLAS regulation V/22.1.6, the bridge wings should at least extend to a location from which the sea surface, at the lowest seagoing draught and at a transverse distance of 1,500 mm from the maximum beam throughout the ship's length, is visible. If this ship type is changed to a type other than those addressed in this paragraph then the interpretation in this paragraph would no longer apply.



# ПРАВИЛА ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ

## ЧАСТЬ V. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

### 3.2 ХОДОВОЙ МОСТИК

(IMO MSC.1/Circ.1350; IACS UI SC 235 (Jan.2011))

**3.2.10** После первого абзаца дополняется следующим текстом:

«**3.2.10.1** При этом борт судна считается видимым если:

- не затенен вид с крыла ходового мостика по направлению вертикально вниз, с учётом добавления расстояния, соответствующего достаточному и безопасному наклону вахтенного за ограждение крыла ходового мостика, которое не должно превышать 400 мм, до точки, расположенной непосредственно в районе максимальной ширины судна при наименьшей эксплуатационной осадке, (см. рис. 3.2.10.1); или
- с крыла ходового мостика при наименьшей эксплуатационной осадке поверхность моря видна на поперечном расстоянии, составляющем 500 мм от борта и далее, по всей длине, где достигается максимальная ширина судна (см. рис. 3.2.10.2).

**3.2.10.2** В отношении конкретных типов судов, таких как буксиры, суда обеспечения, спасательные суда, плавкраны, другие подобные плавсредства, для обеспечения видимости борта судна должно быть обеспечено, чтобы крылья ходового мостика доходили по крайней мере до точки, с которой при наименьшей эксплуатационной осадке судна поверхность моря была видна на поперечном расстоянии, составляющем 1500 мм от борта и далее, по всей длине, где достигается максимальная ширина судна. При этом, в случае если тип судна меняется на иной, то должно быть обеспечено выполнение требования 3.2.10.1.»

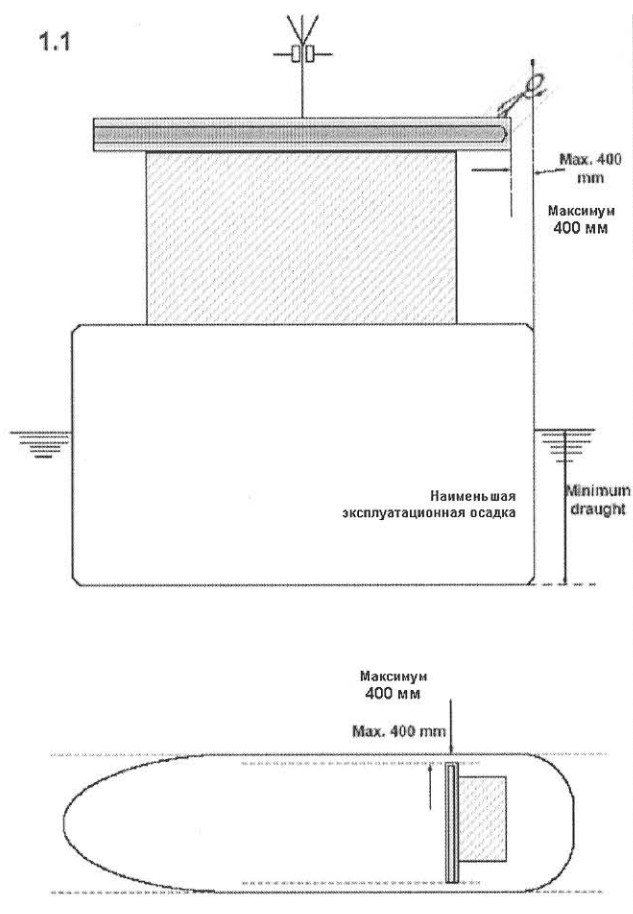


Рис. 3.2.10.1

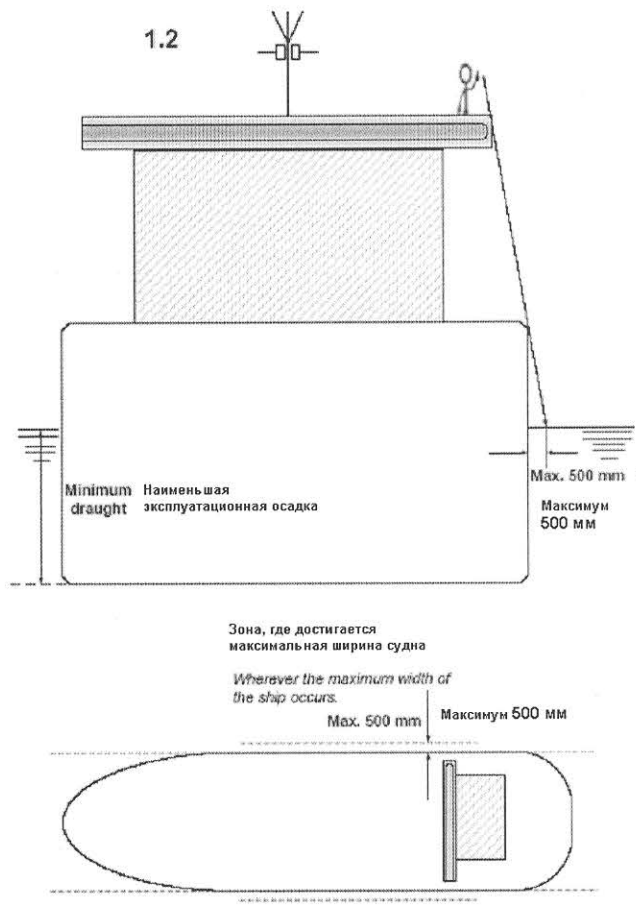


Рис. 3.2.10.2

**Варианты обеспечения видимости борта судна с крыла ходового мостика.**

Второму абзацу присваивается нумерация 3.2.10.3, а у существующих подпунктов 3.2.10.1 – 3.2.10.5 нумерация изменяется на 3.2.10.4 – 3.2.10.8.

# REGISTER RULES FOR THE EQUIPMENT OF SEA-GOING SHIPS

## Part V “Navigational equipment”

### 3.2 Navigation bridge

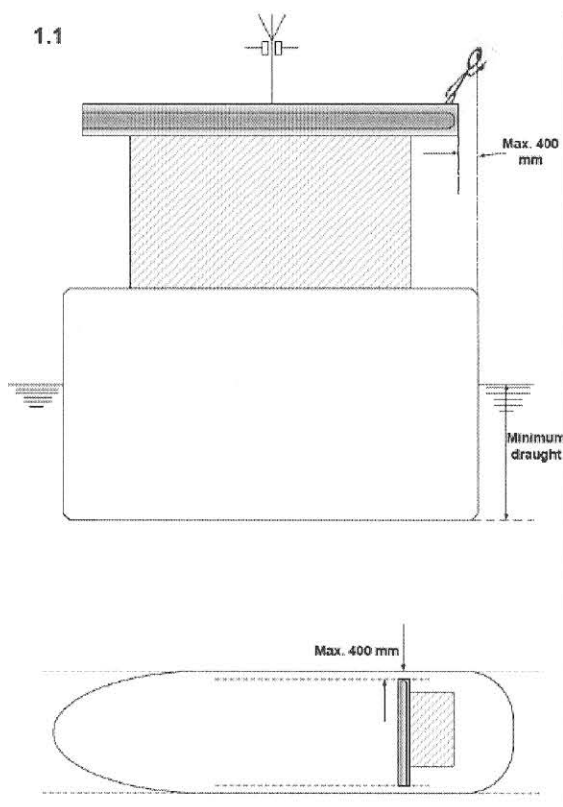
(IMO MSC.1/Circ 1350; IACS UI SC 235 ( Jan.2011))

**3.2.10** Add the following text after the first paragraph:

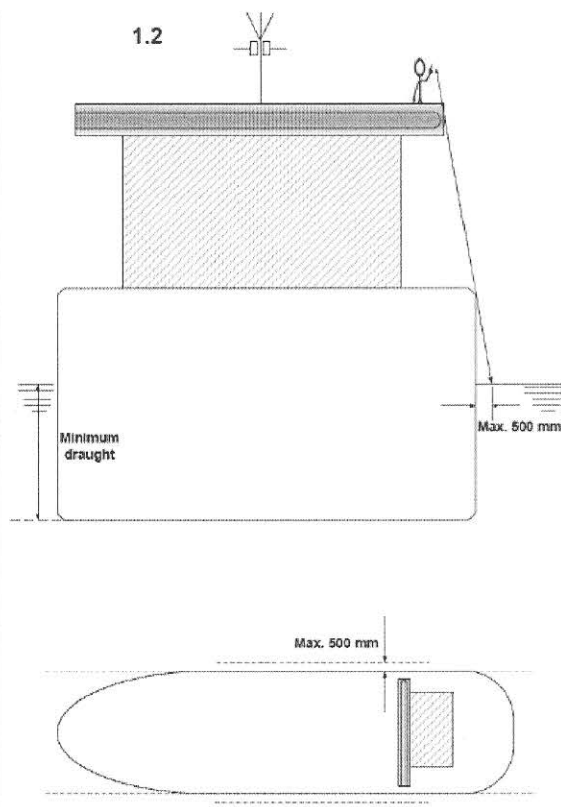
«**3.2.10.1** The ship's side shall be deemed visible if:

- a view from the bridge wing plus a distance corresponding to a reasonable and safe distance of a seafarer leaning over the side of the bridge wing, which needs not to be more than 400 mm, to the location vertically right under the maximum beam of the ship at the lowest seagoing draught is not obscured (refer to Fig. 3.2.10.1); or
- the sea surface at the lowest seagoing draught and with a transverse distance of 500 mm and more from the maximum beam throughout the ship's length is visible from the side of the bridge wing (refer to Fig. 3.2.10.2).

**3.2.10.2** For particular ship types, such as tug/tow boat, supply vessel, salvage ship, floating crane ships, etc., to enable visibility of ship's side the bridge wings shall at least extend to a location from which the sea surface, at the lowest service draught and at a transverse distance of 1500 mm from the maximum beam throughout the ship's length, is visible. If this ship type is changed to a type other than those addressed in this paragraph, then the requirement 3.2.10.1 shall be complied with.



**Fig. 3.2.10.1**



**Fig. 3.2.10.2**

**Options to enable visibility to ship's side from the wing of the navigation bridge**

The second paragraph is renumbered as 3.2.10.3 and the existing subparagraphs 3.2.10.1 - 3.2.10.5 are renumbered as 3.2.10.4 - 3.2.10.8.