РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№ 340-25-1229ц** от 23.05.2019

Касательно:

изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями (книги 1 и 2), 2019, НД № 2-030101-009

Объект(ы) наблюдения:

суда и морские сооружения в эксплуатации

Дата вступления в силу: **с момента опубликования, если в тексте не сказано иное** ~~Действует до:~~ ~~Действие продлено до:~~

~~Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №~~ ~~от~~

Количество страниц: 1+27

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений в Руководство и Приложения по техническому наблюдению за судами в эксплуатации

Генеральный директор К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем о том, что в Руководство и Приложения по техническому наблюдению за судами в эксплуатации вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений 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:

Книга 1, часть II, раздел 5: Преамбула, пункты 5.1.1, 5.1.3.1, 5.1.3.3, 5.1.4.1, 5.1.4.2, 5.1.5.1 и 5.1.7.1, заголовок главы 5.2, пункты 5.2.1, 5.2.1.5, 5.2.2.10, 5.2.2.11, 5.2.3.3.3, 5.2.3.6 и 5.2.3.13, заголовок главы 5.3, пункты 5.3.1.1, 5.3.1.4, 5.3.1.5, 5.3.3.3, 5.3.3.12, 5.4.1, 5.4.1.1, 5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2, 6.1.1, 6.4.2.1, 6.5.1, 6.5.2 и 6.6.1.1;

Книга 1, часть III: пункты 2.1.5.4.1, 2.1.5.4.2, 2.1.11.1, 2.1.11.2, 2.1.12.1.1, 2.1.12.1.2, 2.1.12.1.3, 2.1.12.1.4, 2.1.12.2.1, 2.1.12.2.2, 2.1.12.2.3, 2.1.12.2.4 и 2.1.12.2.5, новая глава 3.3, пункты 4.1.12.13, 4.1.12.14, 4.1.12.15, 4.1.12.16, 4.2.1.2.1, 4.2.1.2.2, 4.2.1.3.2 и 4.2.1.4.2.

Книга 2: Приложение 11, Приложение 25 (пункт 3.1.1) и Приложение 20 (Таблица «Vessel Data»).

Исполнители: Азаров Ю.А., Мостовщиков Д.С., Панфилов С.Е., Баскакова Е.В. 341, 345 +7 (812) 605-05-59

Система «Тезис» № 19-91776

Приложение 1 к циркулярному письму
№ 340-25-1229ц от 23.05.2019

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, раздел 5: Преамбула	Уточнено применение положений раздела при приеме судов в класс РС в эксплуатации в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
2	Часть II: пункт 5.1.1	Уточнены определения: «Теряющее общество», «Прием в класс РС судна в эксплуатации», добавлены определения «Классификационное общество, имеющее систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК», «Судно, отвечающее стандартам» и «Судно, не отвечающее стандартам» в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
3	Часть II: пункт 5.1.3.1	Ссылки на «ИКО – член МАКО» заменены на «ИКО, имеющие систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК» и «ИКО» в соответствии с в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования

4	Часть II: пункт 5.1.3.3	Ссылки на «ИКО – член МАКО» заменены на «ИКО, имеющие систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК» и «ИКО» в соответствии с в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
5	Часть II: пункт 5.1.4	Исключены потерявшие актуальность пункты 5.1.4.1 и 5.1.4.2	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
6	Часть II: пункт 5.1.5.1	Ссылки на «ИКО – член МАКО» заменены на «ИКО, имеющие систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК» и «ИКО» в соответствии с в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
7	Часть II: пункт 5.1.7.1	Уточнено применение положений о смене класса (5.2) и присвоении класса (5.3)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
8	Часть II: глава 5.2	Из названия главы исключена ссылка на «ИКО – член МАКО» в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
9	Часть II: пункт 5.2.1	Добавлена информация о применении раздела при смене класса судов, отвечающих стандартам в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
10	Часть II: пункт 5.2.1.5	Исключены излишние ссылки на «ИКО – члены МАКО» в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования

11	Часть II: пункт 5.2.2.10	Положения о действиях подразделений РС при получении заявки на выдачу постоянного классификационного свидетельства перенесены в 5.2.2.11	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
12	Часть II: пункт 5.2.2.11	Исключено дублирование положения о возможности РС ознакомиться с отчетными документами других классификационных обществ, внесены положения о действиях подразделения РС при получении заявки на выдачу постоянного классификационного свидетельства	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
13	Часть II: пункт 5.2.3.3.3	Уточнен и дополнен объем освидетельствований корпуса при смене класса газовозов и химовозов в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
14	Часть II: пункт 5.2.3.6	Исключены излишние ссылки на «ИКО – член МАКО» в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
15	Часть II: пункт 5.2.3.13	Исключены излишние ссылки на «ИКО – член МАКО» в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
16	Часть II: глава 5.3	Из названия главы исключена ссылка на «суда, не имеющие класса ИКО – члена МАКО» в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования

17	Часть II: пункт 5.3.1.1	Добавлена информация о применении положений раздела при присвоении класса судам, не отвечающим стандартам в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
18	Часть II: пункт 5.3.1.4	Исключен текст в отношении определения символа класса, повторяющий 5.1.3.5	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
19	Часть II: пункт 5.3.1.5	Добавлена информация о применении положений раздела при присвоении класса судам, не отвечающим стандартам в соответствии с новой ревизией ПТ МАКО PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
20	Часть II: пункт 5.3.3.3	Добавлена информация о применении положений раздела при присвоении класса судам, не отвечающим стандартам в соответствии с новой ревизией ПТ МАКО PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
21	Часть II: пункт 5.3.3.12	Добавлена информация о применении положений раздела при присвоении класса судам, не отвечающим стандартам в соответствии с новой ревизией ПТ МАКО PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
22	Часть II: пункт 5.4.1	Уточнены положения об оформлении отчетных документов по результатам первоначального освидетельствования судна. Исключены потерявшие актуальность пункты 5.4.1.1, 5.4.1.2 и 5.4.1.3	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
23	Часть II: пункт 5.4.2	Исключена ссылка «из ИКО – члена МАКО» в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования

24	Часть II: пункт 6.1.1	Добавлена информация о применении раздела при присвоении, сохранении и снятии двойного или совместного класса судну, отвечающему стандартам в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
25	Часть II: пункт 6.4.2.1	Исключена ссылка на ИКО – члена МАКО в соответствии с новыми ревизиями ПТ МАКО PR1A (Rev.6 Jan 2019), PR1B (Rev.3 Jan 2019) и PR1D (Rev.1 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
26	Часть II: глава 6.5	В пунктах 6.5.1 и 6.5.2 уточнены требования по оформлению отчетных документов	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
27	Часть II: пункт 6.6.1.1	Ссылки на «ИКО-член МАКО» заменены на «ИКО, имеющие систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК» и «ИКО»	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
28	Часть III: пункт 2.1.5.4	В пункты 2.1.5.4.1 и 2.1.5.4.2 внесены изменения в части, касающейся оформления документов РС по результатам освидетельствования судов, перевозящих опасные грузы	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
29	Часть III: пункт 2.1.11	В пункты 2.1.11.1 и 2.1.11.2 внесены изменения в отношении оформления документов РС по результатам освидетельствования судна, перевозящего зерновые грузы	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
30	Часть III: пункт 2.1.12	В пункты 2.1.12.1.1, 2.1.12.1.2, 2.1.12.1.3, 2.1.12.1.4, 2.1.12.2.1, 2.1.12.2.2, 2.1.12.2.3 и 2.1.12.2.5 внесены изменения в части, касающейся требований к освидетельствованию и оформлению документов на суда, перевозящие	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования

		незерновые навалочные грузы		
31	Часть III: раздел 3	Введена новая глава 3.3 в отношении освидетельствования в соответствии с Регламентом Европейского Парламента и Совета Европейского Союза №1257/2013 от 20.11.13	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
32	Часть III: пункт 4.1.1.2 и таблица 4.1.1.2.16	В пунктах 4.1.1.2.13, 4.1.1.2.14, 4.1.1.2.15 и 4.1.1.2.16, а также в таблице 4.1.1.2.16 текст изменен в соответствии с положениями резолюций ИМО MSC.402(96), MSC.404(96) и УИ МАКО SC144 (Rev.3 Oct 2017) в отношении проверок, технического обслуживания, ремонтов и испытаний коллективных спасательных средств и их спусковых устройств и механизмов разобщения	340-25-1229ц от 23.05.2019	01.01.2020
33	Часть III: пункт 4.2.1	В пункты 4.2.1.2.1, 4.2.1.2.2, 4.2.1.3.2 и 4.2.1.4.2 внесены уточнения по аналогии с изменениями к главам 5.2 и 5.3 части II	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
34	Часть III: пункт 4.2.3.4.1.8.3	Внесены изменения, учитывающие положения резолюции ИМО MEPC.305(73), в связи с тем, что топливо с содержанием серы более 0,5 % по массе будет запрещено использовать после 01.01.2020 г.	340-25-1229ц от 23.05.2019	01.01.2020
35	Приложение 11	Приложение исключено в связи с внесением изменений в пункт 2.1.11 части III	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
36	Приложение 20	Таблица «Vessel Data» заменена актуализированной в соответствии с новой ревизией ПТ МАКО PR1, Annex (Rev.3 Jan 2019)	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования
37	Приложение 25: пункт 3.1.1	Уточнены требования по освидетельствованию судов с целью выдачи	340-25-1229ц от 23.05.2019	с момента опубликования

		документов о пригодности судна для перевозки опасных грузов		

Приложение 2 к циркулярному письму
№ 340-25-1229ц от 23.05.2019

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ, 2019, НД № 2-030101-009 (Книга 1)

ЧАСТЬ II ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

5 ПРОЦЕДУРА ПРИЕМА В КЛАСС РС СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

1 Преамбула заменяется текстом следующего содержания:

«Настоящий раздел разработан в развитие требований 1.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и включает в себя положения процедурных требований МАКО и Правила ЕС 391/2009, выполнение которых обязательно при приеме в класс РС судов в эксплуатации.».

Пункт 5.1.1 Определения.

2 Определение «Теряющее общество» заменяется следующим текстом:

«Теряющее общество — классификационное общество, из класса которого уходит судно. В случае, если судно имеет класс более чем одного общества, «теряющее общество» означает все классификационные общества, из класса которых уходит судно.».

3 Определение «Прием в класс РС судна в эксплуатации» заменяется следующим текстом:

«Прием в класс РС судна в эксплуатации — смена класса (в контексте смены классификационного общества) или присвоение класса судну в эксплуатации.».

4 После определения «ИКО» вводится новое определение «Классификационное общество, имеющее систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК (Classification Society subject to verification of compliance with QSCS) следующего содержания:

«Классификационное общество, имеющее систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК (Classification Society subject to verification of compliance with QSCS) — классификационное общество, сертифицировавшее систему менеджмента качества в соответствии с Программой сертификации системы менеджмента качества (ПССК), например, ПССК МАКО, что подтверждается соответствующим документом.».

5 После определения «Судно внутреннего плавания» вводятся следующие новые определения:

«Судно, не отвечающее стандартам (Non-compliant ship) — судно, которое не классифицировано ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, либо не отвечающее всем применимым и актуальным резолюциям МАКО.

Судно, отвечающее стандартам (Compliant ship) — судно, классифицированное ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, и полностью соответствующее всем применимым и актуальным резолюциям МАКО.».

6 **Пункт 5.1.3.1** заменяется следующим текстом:

«**5.1.3.1** Письменное обращение о приеме судна в класс РС в произвольной форме направляется судовладельцем в ГУР. В обращении необходимо указать:
сведения о судне, в т.ч.:
название;
номер ИМО;
наличие класса ИКО;
существующий флаг/новый флаг (в случае смены флага при приеме судна в класс РС);
год и место постройки судна;
валовая вместимость (см. Международную конвенцию по обмеру судов 1969 г. (ITC-69));
наибольшая длина;
уточнение назначения и предполагаемого района эксплуатации (при необходимости);
документальное подтверждение права владения/управления судном (при наличии) или планируемые сроки его оформления;
сведения о компании, в т.ч.:
наименование;
адрес;
телефон, факс, e-mail;
должность, фамилию, имя и отчество руководителя и контактного лица компании.».

7 **Пункт 5.1.3.3** заменяется следующим текстом:

«**5.1.3.3** Анализ обращения включает в себя рассмотрение всей доступной и достоверной информации о судне, указанной ниже, но не ограничиваясь этим:
тип, возраст, технические характеристики;
наличие действующего класса ИКО, имеющего систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК;
история классификации и государственной принадлежности;
статистика задержаний властями порта/флага в период последних 36 мес.;
информация о судовладельце;
результаты оценки соответствия судна Правилам постройки (см. 5.1.5), кроме судов с действующим классом ИКО, имеющего систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК;
заключение об идентификации и осмотре судна при регистрации судна под государственным флагом Российской Федерации (см. 4.2.2.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и Правилами по оборудованию морских судов»).».

8 **Пункты 5.1.4.1 и 5.1.4.2** исключаются.

9 **Пункт 5.1.5.1** заменяется следующим текстом:

«**5.1.5.1** Суда независимо от возраста, кроме судов с действующим классом ИКО, имеющего систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, подлежат оценке с целью определения степени их соответствия правилам РС.».

10 **Пункт 5.1.7.1** заменяется следующим текстом:

«**5.1.7.1** Первоначальное освидетельствование по поручению ГУР выполняется:
при смене класса судов, отвечающих стандартам – в соответствии с 5.2;
при присвоении класса судам, не отвечающим стандартам – в соответствии с 5.3.».

5.2 СМЕНА КЛАССА СУДНА, ИМЕЮЩЕГО КЛАСС ИКО – ЧЛЕНА МАКО

11 Название главы 5.2 заменяется следующим текстом:

«**5.2 СМЕНА КЛАССА СУДНА**».

12 **Пункт 5.2.1** заменяется следующим текстом:

«**5.2.1** Положения настоящего раздела применимы при взаимодействии РС с ИКО, имеющими систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК в отношении судов, признанных теряющим классификационным обществом отвечающими стандартам.
Обязательства Регистра как принимающего или теряющего общества сохраняют силу в случае приостановления у такого судна класса и в течение 6 мес. после его снятия, независимо от текущего состояния класса судна.».

13 **Пункт 5.2.1.5** заменяется следующим текстом:

«**5.2.1.5** Символ класса определяется ГУР при подготовке информации судовладельцу об условиях и процедуре присвоения класса РС в соответствии с 5.2.2.1.
Основной символ класса РС устанавливается судам и плавучим сооружениям в соответствии с 2.2.2.2 части I «Классификация» Правил постройки.
Дополнительные знаки символа класса РС назначаются в соответствии с аналогичными дополнительными знаками символа класса ИКО согласно разделам 2 – 4 Справочника «Международная ассоциация классификационных обществ. Символика классификации судов».».

14 **Пункты 5.2.2.10, 5.2.2.10.1 и 5.2.2.10.2** заменяется следующим текстом:

«**5.2.2.10** До окончательного присвоения класса ГУР должно:
.1 выполнить и документально подтвердить анализ классификационных актов теряющего общества уполномоченным лицом, принимая во внимание положения, указанные в Приложении 29;
Регистр может, в случае необходимости, ознакомиться с отчетными документами других классификационных обществ, которые ранее классифицировали судно;
.2 уведомить в письменном виде теряющее общество о предполагаемой дате окончательного присвоения класса и о направлении формы G с должным образом заполненными частями A, B и B-1, если применимо (в соответствии с требованиями статьи 10(6) Правила (ЕС) № 391/2009).».

15 **Пункт 5.2.2.11** заменяется следующим текстом:

«**5.2.2.11** Подразделение РС, получившее заявку на выдачу постоянного Классификационного свидетельства, информирует об этом подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.
Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, при наличии чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, и Данных по судну, подтверждает возможность выдачи постоянного Классификационного свидетельства с направлением копии подтверждения в ГУР.
Подразделение РС, выдавшее постоянное Классификационное свидетельство, обязано в течение десяти рабочих дней направить его копию в ГУР в дополнение к рассылке, предусмотренной внутренними процедурами РС по управлению формами документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения.».

16 **Пункт 5.2.3.3.3** заменяется следующим текстом:

«**.3** суда возрастом от 10 до 20 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования с освидетельствованием достаточного числа типовых балластных танков и грузовых пространств, за исключением следующего:
для газовозов вместо освидетельствования грузовых пространств изнутри, применяется следующее:
освидетельствование смежных балластных танков и пустых помещений, включая, насколько это практически возможно, осмотр снаружи вкладных грузовых емкостей и связанных с ними поддерживающих систем;
анализ записей по эксплуатации систем, записей в журнале грузовых операций с целью проверки правильной работы системы удержания (хранения) груза;

для химовозов возрастом от 10 до 15 лет вместо освидетельствования изнутри грузовых танков, не имеющих внутреннего продольного и поперечного набора, применяется освидетельствование смежных балластных танков, пустых помещений и палуб.».

17 В **Пункте 5.2.3.6** текст «ИКО-членом МАКО» заменяются текстом «ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК».

18 **Пункт 5.2.3.13** заменяется следующим текстом:

«**5.2.3.13** При присвоении ледового класса он принимается соответствующим ледовому классу ИКО согласно табл. 2.1.3, 2.1.4 или 2.1.5 (столбец 3) (см. Справочник «Международная ассоциация классификационных обществ. Символика классификации судов») либо ниже при наличии обоснования необходимости понижения ледового класса.
Если судно имеет ледовый класс (**III**, **II**, **IC**, **IB**, **IA**, **IA Super**) в соответствии с требованиями Финско-Шведских Правил для Судов Ледового Класса, он может быть без изменений перенесен в класс РС (см. разд. 10 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна» Правил классификации и постройки морских судов).
При присвоении ледовых классов **Arc4** и выше необходимо выполнить положения 3.2.7.1.1 — 3.2.7.1.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.».

5.3 ПРИСВОЕНИЕ КЛАССА РЕГИСТРА СУДАМ, НЕ ИМЕЮЩИМ КЛАССА ИКО – ЧЛЕНА МАКО

19 Название главы 5.3 заменяется следующим текстом:

«**5.3 ПРИСВОЕНИЕ КЛАССА РЕГИСТРА**».

20 **Пункт 5.3.1.1** заменяется следующим текстом:

«**5.3.1.1** Положения настоящей главы применяются для присвоения класса Регистра судам, не отвечающим стандартам, включая суда внутреннего плавания, валовой вместимостью более 100, самоходным и несамоходным, ограниченного или неограниченного района плавания, кроме судов, к которым применимы положения 5.2 и 6.2.».

21 **Пункт 5.3.1.4** заменяется следующим текстом:

«**5.3.1.4** В случае, если судно в период, предшествующий обращению судовладельца, имело, но потеряло класс РС, должны применяться положения 4.8.».

22 **Пункт 5.3.1.5** заменяется следующим текстом:

«**5.3.1.5** Предполагаемый символ класса определяется ГУР при подготовке поручения подразделению РС на выполнение оценки соответствия судна Правилам постройки (см. 5.1.5).
Основной символ класса устанавливается в соответствии с 2.2.2.3 части I «Классификация» Правил постройки.
Дополнительные знаки и словесные характеристики предполагаемого символа класса РС добавляются в соответствии с 2.2.3 — 2.2.39, 2.3 части I «Классификация» Правил постройки по результатам анализа обращения судовладельца (см. 5.1.3).
Окончательный символ класса присваивается судну на основании рассмотренной РС документации по приведению судна в соответствие с требованиями применимых Правил постройки и подтверждается ГУР при получении от подразделения РС заявки на присвоение регистрового номера согласно установленному в Регистре порядку.
Изменение подтвержденного символа класса выполняется в соответствии с 3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.».

23 **Пункт 5.3.3.3** заменяется следующим текстом:

«**5.3.3.3** Для судов, построенных на класс ИКО, имеющих систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК или классифицированных такими ИКО в эксплуатации, необходимость расчетов по проверке соответствия конструкций корпуса определяется ГУР с учетом подтверждения отсутствия последующих изменений/ переоборудований элементов судна. Такое подтверждение должно быть сделано инспектором РС при оценке соответствия судна Правилам постройки.».

24 **Пункт 5.3.3.12** заменяется следующим текстом:

«**5.3.3.12** Если судно в течение предшествующего пятилетнего срока в какой-либо период времени было классифицировано ИКО, имеющим систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, требования к объему первоначального освидетельствования определяются ГУР.
Объем указанного освидетельствования не может быть ниже предписанного 5.2.3.».

25 **Пункт 5.4.1** заменяется следующим текстом:

«**5.4.1** Результаты первоначального освидетельствования при приеме судна в класс РС оформляются в соответствии с внутренними процедурами Регистра, а также применимыми положениями Руководства и Правил.
По завершении первоначального освидетельствования судна с целью смены класса на класс РС в соответствии с 5.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», оформляется Итоговый отчет о смене класса судна (форма 6.3.50).
Для грузовых и пассажирских накатных судов (типа ро-ро) дополнительно должен быть оформлен Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10), подтверждающий соответствие судна применимым унифицированным требованиям МАКО группы S.».

26 **Пункты 5.4.1.1**, **5.4.1.2** и **5.4.1.3** исключаются.

27 **Пункт 5.4.2** заменяется следующим текстом:

«**5.4.2** При смене класса судна без смены флага конвенционные документы оформляются в соответствии с положениями 4.2.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».
При смене класса судна со сменой флага конвенционные документы оформляются в соответствии с положениями 4.2.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями».».

28 **Пункт 6.1.1** заменяется следующим текстом:

«**6.1.1** Настоящий раздел разработан в развитие положений 1.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и включает в себя процедурные требования МАКО, обязательные для выполнения при присвоении, сохранении и снятии класса судна, находящегося в двойном или совместном классе.
Настоящая процедура и требования в отношении присвоения, сохранения или снятия двойного или совместного класса применяется, если не указано иное, к судам валовой вместимостью более 100, любого типа, самоходным или нет, ограниченного или неограниченного района плавания, за исключением судов, эксплуатирующихся на внутренних водных путях.
Положения настоящего раздела применимы при взаимодействии РС с ИКО, имеющими систему менеджмента качества, удовлетворяющую требованиям ПССК, в отношении судов, признанных теряющими (другими) классификационными обществами как отвечающими стандартам.».

29 **Пункт 6.4.2.1** (текст до **6.4.2.1.1**) заменяется следующим текстом:

«**6.4.2.1** Как только судовладелец обратится с заявкой в классификационное общество (второе классификационное общество) присвоить двойной или совместный класс судну, которое на дату поставки уже имеет класс, присвоенный другим (первым) классификационным обществом, второе классификационное общество должно немедленно в письменной форме известить судовладельца о следующем:».

30 **Пункт 6.5.1** заменяется следующим текстом:

«**6.5.1** Основанием для выдачи Классификационного свидетельства РС с целью присвоения двойного или совместного класса являются отчетные документы РС, указанные в 5.4.1.».

31 **Пункт 6.5.2** заменяется следующим текстом:

«**6.5.2** Конвенционные документы оформляются в соответствии с требованиями 5.4.2.».

32 **Пункт 6.6.1.1** (текст до **6.6.1.1.1**) заменяется следующим текстом:

«**6.6.1.1** Как только сохраняющее классификационное общество получит письменную заявку от судовладельца, касающуюся его намерения снять класс другого классификационного общества или же информацию о том, что класс был снят другим классификационным обществом, то сохраняющее классификационное общество должно незамедлительно известить в письменной форме судовладельца о следующем:».

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

33 **Пункт 2.1.5.4.1** заменяется следующим текстом:

«**2.1.5.4.1** Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17.1) выдается, возобновляется или подтверждается на основании Отчета по освидетельствованию (форма 6.1.03) с приложением чек-листа STORM или Акта конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) с приложением чек-листа проверки специальных требований судна, перевозящего опасные грузы (форма 6.1.27), оформляется и выдается на суда, перевозящие опасные грузы, подпадающие под классификацию правила 1 части А главы VII Конвенции СОЛАС- 74 с поправками, кроме грузов классов 6.2 и 7, если это:
пассажирское судно, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. до 1 июля 2002 г.;
грузовое судно валовой вместимостью 500 и более, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. до 1 июля 2002 г.;
грузовое судно валовой вместимостью менее 500, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 февраля 1992 г. до 1 июля 2002 г.
Для указанных выше судов, перевозящих или предназначенных для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, перечисленных в МКМПНГ, Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17.1) не оформляется в случаях, когда такие грузы не подпадают под классификацию правила 1 части А главы VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками или являются грузами классов 6.2 или 7.
Документ (форма 2.1.17.1) может быть оформлен и выдан на судно, не указанное выше, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна специальным требованиям правила 54 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками.».
34 **Пункт 2.1.5.4.2** заменяется следующим текстом:

«**2.1.5.4.2** Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17) выдается, возобновляется или подтверждается на основании Отчета (форма 6.1.03) с приложением чек-листа STORM или Акта (форма 6.1.02) с приложением чек-листа (форма 6.1.27), оформляется на суда, перевозящие опасные грузы в упаковке и навалом, подпадающие под классификацию правила 1 части А и правила 7 части А-1 главы VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками, кроме грузов классов 6.2 и 7, если это судно, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки 1 июля 2002 г. или после этой даты.

Документ о соответствии (форма 2.1.17) оформляется и выдается на суда, перевозящие опасные грузы в упаковке, кроме опасных грузов в ограниченных количествах (см. 3.4 МКМПНГ) и в освобожденных количествах (см. 3.5 МКМПНГ), которые должны соответствовать правилу 19.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, не позднее даты возобновляющего освидетельствования после 1 января 2011 г.:

.1 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 января 2011 г.;

.2 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 февраля 1992 г. или после этой даты, но до 1 января 2011 г., при этом:

.3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 июля 1986 г., могут не соответствовать правилу 19.3.3 при условии, что они соответствуют правилу 54.2.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, принятому резолюцией ИМО MSC.1(XLV);

.4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 июля 1986 г. или после этой даты, но до 1 февраля 1992 г., могут не соответствовать правилу 19.3.3 при условии, что они соответствуют правилу 54.2.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, принятому резолюцией ИМО MSC.6(48);

.5 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не соответствовать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2;

.6 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 сентября 1992 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не соответствовать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2.

Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17) может быть оформлено и выдано на судно, не указанное выше, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна специальным требованиям правила 19 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками.».

35 **Пункты 2.1.11.1** и **2.1.11.2** заменяются следующим текстом:

«**2.1.11.1** Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью (форма 2.4.29) выдается Регистром на судно по заявке судовладельца на основании освидетельствования с целью подтверждения того, что судно, будучи загружено в соответствии с информацией об остойчивости судна при загрузке зерном, отвечает требованиям Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью и Правил перевозки зерна, а также РД 31.11.25.25-96 "Правила морской перевозки зерновых грузов" (только для судов под флагом РФ и если требуется их применение). Указанное свидетельство может быть выдано на судно, не совершающее международные рейсы как на неконвенционное судно. При наличии дополнительных указаний МА государства флага, требования МА государства флага являются обязательными для выполнения. Требования по освидетельствованию приведены ниже в 2.1.11.2 — 2.1.11.4.

2.1.11.2 Освидетельствование для оформления указанного Свидетельства состоит из проверки наличия на судне одобренной действующей МА государства флага или Регистром по поручению действующей МА государства флага информации об остойчивости судна при загрузке зерном и проверки технического состояния постоянных

(приваренных к корпусу) и передвижных (принадлежащих судну) зернонепроницаемых металлических переборок. При освидетельствовании должны учитываться применимые требования к освидетельствованию, замерам толщин корпусных конструкций, приведенные в Правилах. При этом должны учитываться применимые положения 2.2.2 и 2.4.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов». Нормы допускаемых дефектов корпусных конструкций должны приниматься в соответствии с требованиями 5 части I «Общие положения» Правил. По результатам освидетельствования оформляется акт (форма 6.3.10).
Регистр не проводит технического наблюдения за временными (сооружаемыми на период перевозки партии зерна) переборками для ограничения смещения зерна, а также за материалами и изделиями, применяемыми при креплении поверхности зерна.».

36 **Пункт 2.1.12.1.1** заменяется следующим текстом:

«**2.1.12.1.1** Освидетельствование судов на пригодность для перевозки незерновых навалочных грузов проводится на основании:
частей А и В главы VI «Перевозка грузов» и главы VII «Перевозка опасных грузов» Конвенции СОЛАС-74 с поправками;
Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), принятого резолюцией ИМО MSC.268(85) с поправками;
СТО.318.1.38-2009 «Правила безопасной морской перевозки навалочных грузов» для судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, при наличии требований о их применении;
резолюции ИМО MSC.23(59) «Международный кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью» и Правил перевозки зерна, а также РД 31.11.25.25-96 «Правила морской перевозки зерновых грузов» (только для судов под флагом РФ и если требуется их применение). Об освидетельствовании судов, перевозящих навалочные грузы, обладающие химической опасностью (см. Приложение 25).».

37 **Пункт 2.1.12.1.2** заменяется следующим текстом:

«**2.1.12.1.2** Документом, подтверждающим выполнение требований МКМПНГ, является Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.18). Свидетельство (форма 2.1.18) подтверждает возможность перевозки на судне грузов групп А и С согласно приложению 1 к МКМПНГ.
Срок действия Свидетельства (форма 2.1.18) — 60 мес., при условии его ежегодного подтверждения.».

38 **Пункт 2.1.12.1.3** заменяется следующим текстом:

«**2.1.12.1.3** При перевозке твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, которые относятся к группе В согласно приложению 1 к МКМПНГ и классифицируются по правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками или как вещества, опасные только при перевозке навалом (ВОН), на судно оформляется и выдается также Дополнение к Свидетельству (форма 2.1.19), за исключением судов, перечисленных в 2.1.12.1.4. Свидетельство (форма 2.1.18) и дополнение к нему (форма 2.1.19) выдаются, возобновляются или подтверждаются на основании Отчета об освидетельствовании судна (форма 6.1.03) с приложением чек-листа STORM или Акта конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) с приложением чек-листа (форма 6.1.18).».

39 **Пункт 2.1.12.1.4** заменяется следующим текстом:

«**2.1.12.1.4** При перевозке твердых навалочных грузов, которые относятся к группе В согласно Приложению 1 к МКМПНГ и классифицируются по Правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками, кроме Дополнения (форма 2.1.19) должны быть оформлены Свидетельства (формы 2.1.17.1 или 2.1.17) в соответствии с 2.1.5.4.1 или 2.1.5.4.2 в зависимости от применения правил II-2/54.3 или II-2/19.4 Конвенции СОЛАС-74 с поправками.».

40 **Пункт 2.1.12.2.1** заменяется следующим текстом:

«**2.1.12.2.1** На судне инспектором РС проверяется наличие следующих одобренных действующей МА государства флага или Регистром по поручению действующей МА государства флага документов:
информации (буклета) об остойчивости и прочности при перевозке незерновых навалочных грузов;
инструкции по загрузке судна;
информации об остойчивости судна и загрузке зерном (если предусматривается перевозка грузов, транспортные свойства которых подобны зерну),
а также документов об освидетельствовании прибора контроля загрузки одобренного типа (если применимо).».

41 Вводится новый **пункт 2.1.12.2.2** следующего содержания:

«**2.1.12.2.2** Если на судне в соответствии с информацией (буклетом) об остойчивости и прочности при перевозке незерновых навалочных грузов предусматриваются специальные конструкции, устройства, системы, оборудование или снабжение, предназначенные для обеспечения безопасности при перевозке незерновых навалочных грузов, то такие конструкции, устройства, системы, оборудование или снабжение должны быть освидетельствованы с целью определения их технического состояния. При неудовлетворительном техническом состоянии каких-либо конструкций, устройств, систем, оборудования или снабжения инспектор должен потребовать выполнения соответствующего ремонта или дооборудования судна.».

42 Нумерация **пунктов 2.1.12.2.2** и **2.1.12.2.3** (существующих) заменяется на **2.1.12.2.3** и **2.1.12.2.4**, соответственно.

43 **Пункт 2.1.12.2.2** (существующий) заменяется следующим текстом:

«**2.1.12.2.3** Пригодность судна для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих опасными химическими свойствами, которые относятся к группе В согласно приложению 1 к МКМПНГ и классифицируются по правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС-74 с поправками или как вещества, опасные только при перевозке навалом (ВОН), устанавливается инспектором Регистра на основании:
проверки на судне одобренного Регистром проектного обоснования (анализа), подтверждающего соответствие конструкции и оборудования судна и его грузовых помещений применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку конкретных грузов, а также выполнения на судне всех мероприятий, предусмотренных в одобренной документации. Одобрение документации теряет силу в случае переоборудования судна, внесения любых изменений, которые влияют или могут повлиять на дальнейшее соответствие судна применимым требованиям по перевозке опасных грузов. При необходимости, инспектор РС может потребовать актуализации и одобрения изменений к документации (например, в случае изменений в нормативной базе ИМО, РС и т.п.);
освидетельствования судна с целью проверки выполнения применимых положений МКМПНГ, Конвенции СОЛАС-74 с поправками с учетом положений Приложения 25 к Руководству.
При наличии дополнительных требований МА государства флага, выполнение требования МА государства флага является обязательным.
В отдельных случаях пригодность судна для перевозки конкретного груза может быть установлена инспектором Регистра на основании документов, подготовленных для перевозки этого груза грузоотправителем или, по его поручению, компетентной организацией, имеющей признание администрации государства флага, при этом срок действия оформляемых Регистром документов, подтверждающих пригодность судна для перевозки этого груза, не должен превышать срока действия документов, подготовленным грузоотправителем.».

44 П**ункт 2.1.12.2.3** (существующий) заменяется следующим текстом:

«**2.1.12.2.4** При положительных результатах освидетельствования на судно оформляются и выдаются необходимые документы в соответствии с 2.1.12.1.2 — 2.1.12.1.4. Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.18) и Дополнение к Свидетельству о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.19) могут быть выданы Регистром по желанию судовладельца по результатам освидетельствования в соответствии с положениями СТО.318.1.38-2009 «Правила безопасной морской перевозки навалочных грузов» и применимых положений Кодекса МКМПНГ, Конвенции СОЛАС-74 с поправками на суда под флагом РФ, включая суда, не совершающие международные рейсы. При выдаче документов на суда, не совершающие международные рейсы, необходимо выполнять требования Регистра по оформлению конвенционных документов на неконвенционные суда.».

45 Вводится **новый пункт 2.1.12.2.5** следующего содержания:

«**2.1.12.2.5** Указанные в 2.1.12.1.2 — 2.1.12.1.4 свидетельства выдаются на судно, к которому применима Конвенции СОЛАС-74 с поправками, если на нем имеются действующие свидетельства, предусмотренные Конвенцией СОЛАС-74 с поправками и Конвенцией LL-66/88.
На неконвенционные суда, свидетельства, указанные в 2.1.12.1.2 — 2.1.12.1.4, выдаются при условии наличия действующего Классификационного свидетельства и свидетельства о грузовой марке по Правилам РС.».

46 Вводится **новая глава 3.3** следующего содержания:

«3.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕГЛАМЕНТОМ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА 1257/2013 ОТ 20 НОЯБРЯ 2013 Г. В ОТНОШЕНИИ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ

3.3.1 Цель внедрения Регламента – произвести безопасную утилизацию судна после окончания сроков его эксплуатации. Опасные материалы, перечисленные в Приложении I к Регламенту, запрещаются для использования на новых судах, эксплуатирующихся под флагом ЕС. На существующих судах, эксплуатирующихся под флагом ЕС, и судах, эксплуатирующихся под флагом третьих стран и заходящих в порты или встающих на якорную стоянку какого-либо государства-члена ЕС, данное требование должно выполняться с 31.12.2020 в максимально возможной степени.

3.3.2 Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 1257/2013 от 20 ноября 2013 г. об утилизации судов (далее – Регламент) применяется к судам, эксплуатирующимся под флагом государств-членов ЕС, а также к судам, эксплуатирующимся под флагом третьих стран и заходящим в порты или встающим на якорную стоянку какого-либо государства-члена ЕС за исключением:
любых военных кораблей, вспомогательных военных судов, а также других судов, принадлежащих государству или эксплуатируемых государством и используемых в настоящее время только для правительственных некоммерческих целей;
судов с валовой вместимостью менее 500;
судов, эксплуатирующихся на протяжении всего жизненного цикла только в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией того государства-члена ЕС, под флагом которого они эксплуатируются (не совершающих международных рейсов).
При этом к судам относятся суда любого типа, которые эксплуатируются или эксплуатировались в морской среде, включая подводные аппараты, плавучие сооружения, плавучие и самоподъемные платформы, плавучие комплексы хранения (FSU) и плавучие комплексы добычи, хранения и отгрузки (FPSO), а также суда с демонтированным оборудованием или взятые на буксир.

3.3.3 Требования Регламента применяются к судам валовой вместимостью 500 и более, строящимся на флаг ЕС («новым судам»):
контракт на постройку которых заключен 31 декабря 2018 г. и после этой даты, или

при отсутствии контракта на постройку – кили которых заложены или находящимся в подобной стадии постройки, через 6 и более месяцев с 31 декабря 2018 г., или
поставка которых осуществится по прошествии 30 и более месяцев с 31 декабря 2018 г.
Требования Регламента применяются к существующим (т.е. судам, не являющимся «новыми»), эксплуатирующимся под флагом ЕС и всем судам под флагами иных стран, заходящим в порты стран-членов ЕС, валовой вместимостью 500 и более, начиная с 31 декабря 2020 г.

3.3.4 Для новых и существующих судов, построенных или эксплуатирующихся под флагом ЕС, и на судах, эксплуатирующихся под флагом третьих стран и заходящих в порты или встающих на якорную стоянку какого-либо государства-члена ЕС судовладельцем должен быть разработан «Перечень опасных материалов» в соответствии со статьей 5 Регламента и резолюцией ИМО MEPC.269(68). Судовладелец может привлекать для составления Перечня опасных материалов предприятия, осуществляющие визуальные проверки и/или проверки методом отбора проб материалов и признанные Регистром (в РС предприятия с кодом **22009000)** или МА государства флага, или организацией, признанной МА государства флага.

3.3.5 Освидетельствования судов в эксплуатации могут выполняться как по заявке судовладельца, так и по запросу соответствующих органов государства-члена ЕС.
Суда в эксплуатации подлежат следующим освидетельствованиям: первоначальному, возобновляющему, дополнительному и заключительному освидетельствованиям.

3.3.5.1 Первоначальное освидетельствование существующих судов, подпадающих под действие Регламента, должно быть проведено в срок до 31.12.2020 г. В том случае, если судно до указанной даты не подпадало под требования Регламента, но будет подпадать под действие Регламента после указанной даты (например, сменит флаг на флаг государства-члена ЕС, или появится необходимость заходить в порты государств-членов ЕС), такие суда также должны пройти первоначальное освидетельствование при смене флага или до первого захода в порт государства-члена ЕС, соответственно. Освидетельствование должно подтвердить то, что часть I Перечня опасных материалов соответствует требованиям Регламента. Соответствие Перечня требованиям должно быть подтверждено штампом и подписью инспектора. В процессе освидетельствования инспектор должен удостовериться, что в части I Перечня опасных материалов указаны опасные материалы, содержащиеся в конструкциях и оборудовании судна, их местонахождение и приблизительные количества. При этом проверяются приложенные к Перечню Декларации о материалах и Декларации поставщика о соответствии (если имеются).
Для подтверждения соответствия Перечня и судна применимым требованиям не позднее 31 декабря 2020 г. суда, подпадающих по действие Регламента, должны быть предъявлены (при наличии у РС поручения МА государства флага) к первоначальному освидетельствованию для проверки Перечня опасных материалов и подтверждения соответствия требованиям Регламента (ЕС) 1257/2013.

3.3.5.2 Возобновляющие освидетельствования должны проводиться через промежутки времени, которые не должны превышать пять лет. Возобновляющие освидетельствования должны подтвердить то, что часть I Перечня опасных материалов соответствует требованиям Регламента.
.1 если возобновляющее освидетельствование было успешно завершено, в соответствующих случаях необходимо выдать Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов:
в течение трех месяцев до истечения срока действия имеющегося Свидетельства, то новое Свидетельство должно быть действительно, начиная с даты завершения возобновляющего освидетельствования и в течение срока, не превышающего пять лет с даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства;
после даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства, то новое Свидетельство должно быть действительно, начиная с даты завершения возобновляющего освидетельствования и в течение срока, не превышающего пять лет с даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства;

ранее чем за три месяца до истечения срока действия имеющегося Свидетельства, то новое Свидетельство должно быть действительно, начиная с даты завершения возобновляющего освидетельствования и в течение срока, не превышающего пять лет с даты завершения возобновляющего освидетельствования;
.2 в тех случаях, когда возобновляющее освидетельствование было успешно завершено, а новое Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов не может быть выдано или передано на борт до истечения срока действия имеющегося Свидетельства, инспектору необходимо подтвердить имеющееся Свидетельство на дополнительный срок, не превышающий пять месяцев с даты истечения срока действия;
.3 в том случае, когда Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов было выдано на срок менее пяти лет, Регистр может продлить срок действия имеющегося Свидетельства на дополнительный срок, так, чтобы общий срок действия Свидетельства не превышал пять лет;
.4 в особых случаях, определяемых МА государства флага, дата выдачи нового Свидетельства о наличии Перечня опасных материалов может не совпадать с датой истечения срока действия имеющегося Свидетельства в соответствии с требованиями подпунктов (a) и (b) пункта 3 и требованиями пунктов 7 и 8 статьи 9 Регламента. В указанных случаях новое Свидетельство должно быть действительно в течение срока, не превышающего пять лет с даты завершения возобновляющего освидетельствования;
.5 в тех случаях, когда судно не находится в порту или на якорной стоянке, в которых оно подлежит освидетельствованию при истечении срока действия Свидетельства о наличии Перечня опасных материалов, по решению МА государства флага срок действия Свидетельства о наличии Перечня опасных материалов может быть продлён на период, не превышающий три месяца, для того чтобы предоставить судну возможность завершить свой рейс по пути следования в порт, в котором будет проведено освидетельствование судна. Любое такое продление дается при том условии, что освидетельствование должно быть завершено в данном порту до выхода судна из этого порта. По прибытию в порт освидетельствования судно, которому предоставлено продление, не имеет права в силу такого продления покинуть порт без получения нового Свидетельства. После завершения возобновляющего освидетельствования новое Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов является действительным в течение срока, не превышающего пять лет с первоначальной даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства, предшествующей дате его продления.
.6 Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов судна, совершающего короткие рейсы, которое не было продлено на условиях, указанных в пункте 7 статьи 9 Регламента, может быть продлено по решению МА государства флага на льготный период, не превышающий один месяц с даты истечения срока действия Свидетельства.
После завершения возобновляющего освидетельствования новое Свидетельство является действительным в течение срока, не превышающего пять лет с первоначальной даты истечения срока действия имеющегося Свидетельства, предшествующей дате его продления.

3.3.5.3 Дополнительное освидетельствование (Ad) (общее или частичное в зависимости от обстоятельств) должно проводиться по заявке судовладельца после изменения, замены или значительного ремонта конструкции, оборудования, систем, арматуры, механизмов и материала, которые влияют на содержание Перечня опасных материалов. Это освидетельствование должно проводиться таким образом, чтобы подтвердить, что любое изменение, замена или значительный ремонт были осуществлены способом, который обеспечивает дальнейшее соответствие судна требованиям Регламента, а также подтвердить, что в часть I Перечня опасных материалов при необходимости были внесены соответствующие изменения. Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов должно быть подтверждено по требованию судовладельца МА государства флага или уполномоченной ею признанной организацией после успешного завершения дополнительного освидетельствования, проведенного в соответствии со Статьей 8(6) Регламента.
3.3.5.4 Заключительное освидетельствование (F) должно проводиться перед выводом судна из эксплуатации для утилизации и до начала проведения работ по утилизации судна. Это освидетельствование должно подтвердить, что:
Перечень опасных материалов соответствует требованиям Статьи 5 Регламента;

план утилизации судна надлежащим образом отражает информацию, содержащуюся в Перечне опасных материалов, и соответствует требованиям Статьи 7 Регламента;
предприятие по утилизации судов, на котором судно подлежит утилизации, включено в Европейский список.

3.3.5.5 Первоначальное и заключительное освидетельствования существующих судов, подлежащих утилизации, могут проводиться одновременно. В тех случаях, когда первоначальное и заключительное освидетельствование проводятся в одно и то же время, как это предусмотрено в Статье 8(8) Регламента, должно выдаваться только Свидетельство о готовности к утилизации (в РС – форма 2.4.34ЕС), указанное в Статье 9(9) Регламента.

3.3.6 В процессе освидетельствования (см. 3.3.5) инспектор РС должен удостовериться в том, что в части I Перечня опасных материалов указаны опасные материалы, содержащиеся в конструкциях и оборудовании судна, проверить их местонахождение и приблизительные количества. При этом проверяются приложенные к Перечню Декларации о материалах и Декларации поставщика о соответствии. Путем осмотра судна инспектор должен удостовериться в том, что перечисленные в Перечне опасные материалы и, особенно, их местонахождение, соответствуют фактически примененным в судовых конструкциях и оборудовании. Результаты освидетельствовании фиксируются инспектором в чек-листе (форма 6.1.01) и Отчете об освидетельствовании (форма 6.1.03).

3.3.6.1 При положительных результатах первоначального или возобновляющего освидетельствования выдается:
на суда под флагом ЕС при наличии у РС поручения от этого флага - Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов (форма 2.4.33ЕС). К свидетельству должна быть постоянно приложена часть I Перечня опасных материалов (п. 1 Статьи 9 Регламента). Если РС не имеет поручения от МА государства флага судна, судовладелец должен быть информирован об этом; при этом у МА государства флага должно быть запрошено поручение и инструкции (через ГУР).
на суда с флагами иными, чем флаг стран ЕС, заходящие в порты или на якорные стоянки стран ЕС - Декларация о соответствии (форма 2.4.33ЕС-ST). К Декларации должна быть постоянно приложена часть I Перечня опасных материалов (п. 6, 7 Статьи 12 Регламента).

3.3.6.2 При положительных результатах заключительного освидетельствования в соответствии со Статьей 8(7) Регламента МА государства флага или уполномоченная ею признанная организация (Регистр) должны выдать Свидетельство о готовности к утилизации (в РС – форма 2.4.34ЕС). Указанное Свидетельство должно дополняться Перечнем опасных материалов и Планом утилизации судна, составленным предприятием по утилизации.

3.3.7 Срок действия и действительность свидетельств.
.1 при условии соблюдения положений Статьи 9 Регламента Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов выдается на срок, который не должен превышать пять лет.
.2 Свидетельство о наличии Перечня опасных материалов, выданное или подтвержденное в соответствии со Статьей 9 Регламента, перестает быть действительным в любом из следующих случаев:
если состояние судна в значительной степени не соответствует данным, указанным в Свидетельстве, в том числе, если надлежащим образом не поддерживалась и не обновлялась часть I Перечня опасных материалов, которая должна отражать изменения в конструкции и оборудовании судна;
если не завершено возобновляющее освидетельствование в течение сроков, указанных в Статье 8(5) Регламента.
.3 Свидетельство о готовности к утилизации должно выдаваться на срок, не превышающий три месяца.
.4 Свидетельство о готовности к утилизации, выданное согласно Статье 9(9) Регламента, перестает быть действительным, если состояние судна существенно не соответствует данным, указанным в Свидетельстве о наличии Перечня опасных материалов.

.5 путем частичного отступления от положений пункта 3 срок действия Свидетельства о готовности к утилизации может быть продлен МА государства флага или уполномоченной ею признанной организацией на период одного рейса от точки к точке по пути следования на предприятие по утилизации судов.

3.3.8 Требования к судам, эксплуатирующимся под флагом третьей страны (не члена ЕС):
.1 судно, эксплуатирующееся под флагом третьей страны, после наступления даты применения к судну положений Регламента, при заходе в порт или на якорную стоянку государства-члена ЕС должно иметь на борту «Перечень опасных материалов», соответствующий требованиям Статьи 5 Регламента.
.2 на судно, эксплуатирующееся под флагом третьей страны, после проверки Перечня опасных материалов должна выдаваться Декларация о соответствии. Судно может быть предупреждено, задержано, отстранено от работы или не допущено в порты или на морские терминалы, находящиеся под юрисдикцией того или иного государства-члена ЕС, в том случае, если оно не предоставило соответствующим органам данного государства-члена ЕС копию Декларации, а также, при необходимости и по требованию указанных органов, копию Перечня опасных материалов.
.3 при смене флага судна, эксплуатирующегося под флагом третьей страны, на флаг государства-члена ЕС после наступления даты применения к судну положений Регламента необходимо проверить наличие на борту Перечня опасных материалов и его соответствие положениям Статьи 5 Регламента. Допускается, чтобы Перечень опасных материалов был составлен либо в течение шести месяцев с даты регистрации под флагом данного государства-члена ЕС, либо во время проведения любого последующего освидетельствования в соответствии со Статьей 8(3) Регламента в зависимости от того, какое из вышеуказанных событий наступит раньше.».

47 **Пункт 4.1.1.2.13** заменяется следующим текстом:

«**4.1.1.2.13** Техническое обслуживание, тщательная проверка, осмотр с разборкой[1], эксплуатационные испытания, и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков.

4.1.1.2.13.1 Спусковые устройства должны:
.1 проходить тщательную проверку при ежегодных освидетельствованиях судна;
.2 после прохождения проверки, требуемой 4.1.1.2.13.1.1, тормоз лебедки должен подвергаться динамическому испытанию при максимальной скорости спуска шлюпки.
Применяемая нагрузка должна равняться массе спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки без людей в них, за исключением того, что в промежутки времени, не реже чем 1 раз в 5 лет, испытание должно проводиться с нагрузкой в 1,1 раза превышающей вес спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки с их полным комплектом людей и снабжения.

4.1.1.2.13.2 Устройство отдачи гаков спасательной шлюпки и дежурной шлюпки, включая устройство разобщения скоростной дежурной шлюпки и систему освобождения шлюпки, спускаемой свободным падением должны:
.1 проходить тщательный осмотр и проверку работы в ходе ежегодных освидетельствований судна;
.2 испытываться в работе при нагрузке в 1,1 раза превышающей общую массу шлюпки с полным комплектом людей и оборудования при осмотре с разборкой разобщающего устройства, при испытании устройства разобщения под нагрузкой. Такой осмотр и эксплуатационные испытания должны производиться не реже, чем один раз в 5 лет.
Несмотря на положения пункта 4.1.1.2.13.2.2, эксплуатационные испытания разобщающих систем спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должны проводиться либо спуском методом свободного падения только со спусковой командой на борту, либо испытанием без спуска спасательной шлюпки, проводимым в соответствии с Требованиями к техническому обслуживанию, тщательной проверке, эксплуатационных испытаний, осмотру с разборкой и ремонту (резолюция ИМО MSC.402(96)).

4.1.1.2.13.3 Автоматически отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалки должны:
.1 проходить тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях судна;
.2 проходить эксплуатационные испытания под нагрузкой в 1,1 раза превышающей массу плота с его полным комплектом людей и снабжения, когда производится осмотр с разборкой автоматически отдаваемого гака. Такой осмотр и эксплуатационные испытания должны производиться, по меньшей мере один раз в 5 лет.

4.1.1.2.13.4 Спасательные шлюпки, дежурные шлюпки, включая скоростные дежурные шлюпки должны проходить тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях судна.

---

[1] Осмотр с разборкой – периодический тщательный осмотр с необходимым вскрытием и разборкой всех узлов и деталей устройства отдачи гаков, определённый производителем.».

48 **Пункт 4.1.1.2.14** заменяется следующим текстом:

«**4.1.1.2.14** Спасательные шлюпки, дежурные шлюпки, скоростные дежурные шлюпки, спусковые устройства, устройства отдачи гаков и автоматически отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалки должны проходить техническое обслуживание в рекомендованные интервалы в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию на судне (см. 4.1.1.2.19);».

49 **Пункт 4.1.1.2.15** заменяется следующим текстом:

«**4.1.1.2.15** Тщательные проверки, осмотры с разборкой, и эксплуатационные испытания, требуемые пр. III/20.11 СОЛАС-74 с поправками и выполняемые не реже чем 1 раз в 5 лет, должны выполняться в присутствии инспектора РС;».

50 **Пункт 4.1.1.2.16** заменяется следующим текстом:

«**4.1.1.2.16** В отношении указанных в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.14 проверок, технического обслуживания, ремонтов и испытаний необходимо руководствоваться следующими указаниями:
.1 для судов, совершающих международные рейсы и подпадающих под требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, на основании правил III/20.3.1 и III/20.11 Конвенции СОЛАС-74 с поправками (внесенными резолюцией ИМО MSC.404(96)) и в соответствии с резолюцией ИМО MSC. 402(96), заменившей ранее принятые циркуляры ИМО MSC.1/Circ.1206/Rev.1, MSC/Circ.1049, MSC/Circ.1093, MSC/Circ.1136, MSC/Circ.1137 и MSC.1/Circ.1206 (сводная информация по допуску поставщиков услуг в соответствии с резолюцией ИМО MSC.402(96) приведена также в таблице 4.1.1.2.16):
.1.1 все тщательные проверки, обслуживание, ремонт, эксплуатационные ежегодные и пятилетние испытания, требуемые пр. III/20.11 СОЛАС-74 с поправками (т.е. техническое обслуживание, тщательная проверка/ детальному осмотр, эксплуатационные испытания, и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков) , должны проводиться представителем изготовителя или предприятием (поставщиком услуг), надлежащим образом подготовленным и авторизованным на право проведения такой работы;
.1.2 поставщики услуг, выполняющие работы, указанные в 4.1.1.2.16.1.1, должны быть авторизованы МА государства флага и быть квалифицированы в выполнении таких работ для оборудования той марки и типа, для которого они предоставляют услуги, в соответствии с резолюцией ИМО MSC.402(96).
Аналогичное требование распространяется и на изготовителей, действующих как поставщики услуг;
.1.3 отдельными МА государств флага даны соответствующие инструкции о том, кто и каким образом может быть авторизован для выполнения работ, указанных в 4.1.1.2.16.1.1. В инструкциях отдельных МА государств флага указано, что допускается выполнение таких работ изготовителями и признанными изготовителями представителями, или поставщиками услуг или лицами, авторизованными непосредственно МА государства

флага или признанными организациями, которые действуют по поручению МА государства флага (в частности, классификационными обществами членами МАКО), или другой МА государства флага — стороны Конвенции СОЛАС-74 с поправками;

.1.4 при выполнении упомянутых в 4.1.1.2.16.1.1 работ на судах с классом РС поставщики услуг должны быть признаны РС в соответствии с разд. 8 части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий. При отсутствии у поставщиков признания РС для выполнения таких работ на судах Регистром может быть допущено наличие у них авторизации от:

МА государства флага;

других признанных организаций, надлежащим образом уполномоченных и действующих от лица МА государства флага;

других организаций, являющихся приемлемыми для МА государства флага (например, другие государства — стороны Конвенции СОЛАС-74 с поправками);

.1.5 для принятия Регистром решения о возможности допуска поставщиков услуг, не имеющих признания РС или авторизации согласно резолюции ИМО MSC.402(96), для выполнения работ, указанных в 4.1.1.2.16.1.1, для конкретной марки и типа оборудования, во избежание увеличения сроков освидетельствования судов, судовладельцам необходимо заблаговременно (не позднее, чем за 1 мес. до планируемой даты освидетельствования) направлять в подразделения Регистра, в адрес которых планируется подача заявки на проведение освидетельствования судна, следующую информацию:

тип и наименование изготовителя спасательных шлюпок, дежурных шлюпок, а также их спусковых устройств, установленных на борту судна;

дату и место планируемого предъявления судна к освидетельствованию;

если применимо, письменное подтверждение того, что:

изготовитель не осуществляет своей деятельности, или не оказывает технической поддержки в отношении конкретных марок и типа оборудования;

представитель изготовителя отсутствует в районе выполнения освидетельствования судна;

наименование поставщика услуг, который будет номинирован для выполнения работ, указанных в пункте 1, и документ, подтверждающий, что данный поставщик соответствует требованиям резолюции ИМО MSC.402(96).

При получении от судовладельца обращения, указанного в 4.1.1.2.16.1.5, подразделение рассматривает полученную информацию, и, в соответствии с указаниями таблицы 4.1.1.2.16, принимает решение самостоятельно или направляет полученную информацию и мнение подразделения в ГУР для получения решения;

.2 в отношении судов, к которым не применимы требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, необходимо руководствоваться следующим:

.2.1 указанные в 4.1.1.2.13.4 — 4.1.1.2.14 проверки, испытания, технические обслуживания и т.п. должны выполняться: изготовителем или признанным им представителем или поставщиком услуг, авторизованным МА государства флага или признанной организацией, действующей по поручению МА государства флага (в частности, классификационными обществами — членами МАКО), или экипажем судна в присутствии инспектора РС[1]. Тщательные проверки/детальные осмотры, ремонты и эксплуатационные испытания, выполняемые не реже чем 1 раз в 5 лет, должны выполняться в присутствии инспектора РС;

.2.2 при допуске (авторизации) РС поставщиков услуг к выполнению работ на судах с классом РС согласно 4.1.1.2.16.2.1 «Общие положения по техническому наблюдению» выше не требуется наличие обязательного подтверждения о возможности выполнения работ по конкретному типу и/или марке оборудования, установленному на судне. Тщательные проверки, обслуживание, ремонты и испытания, указанные в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.14, проводимые с пятилетними интервалами, должны выполняться в присутствии инспектора РС. По окончании обслуживания спусковых устройств и устройств отдачи гаков, разобщающих механизмов исполнителям работ необходимо сделать запись о проведении проверки или технического обслуживания в журнале для регистрации проводимых на судне проверок и технического обслуживания, имеющемся на судне.

Дополнительные указания по освидетельствованию спасательных средств приведены в МР по ремонту.

[1] При отсутствии иных указаний МА государства флага, члены экипажа могут быть назначены судовладельцем или компанией, ответственной за управление безопасностью судна, для выполнения ежегодных тщательных проверок и эксплуатационных испытаний объектов, указанных в 2.2.1. Работы должны выполняться под наблюдением лиц командного состава судна в соответствии с инструкциями по эксплуатации и техническому обслуживанию оборудования и процедурами по управлению безопасностью, смотря, что применимо. Акты выполненных работ, подтверждающие так же, что объекты находятся в годном состоянии, должны быть подписаны членами экипажа и представителями Компании или капитаном судна с простановкой соответствующих штампов/печатей.».

51 Название **таблицы 4.1.1.2.16** заменяется следующим текстом:

«**Условия допуска поставщиков услуг**».

52 **Пункт 4.2.1.2.1** заменяется следующим текстом:

«**4.2.1.2.1** В дополнение к изложенному в 5.2 и 5.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований» в отношении конвенционных освидетельствований следует учитывать, что, если ИКО, в классе которого находилось судно (в дальнейшем — «теряющее общество»), не имеет системы менеджмента качества, удовлетворяющей требованиям ПССК, например, ПССК МАКО (подтверждается соответствующим документом), и не выполняет своих обязательств или не обеспечивает должного взаимодействия согласно Кодексу о признанных организациях (Кодекс ПО) (см. резолюцию ИМО MSC.349(92)), Регистр должен, насколько возможно, выполнить все свои обязательства, а также соответствующие требования Кодекса ПО и специальные указания МА государства флага.».

53 **Пункт 4.2.1.2.2** заменяется следующим текстом:

«**4.2.1.2.2** В отношении свидетельств, выдаваемых по поручению МА государства флага, следует руководствоваться следующим:
.1 для судов, на которые распространяются положения 5.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», подразделения РС не имеют права выдавать новые свидетельства или иные документы, позволяющие судну эксплуатироваться, до тех пор, пока не будут выполнены все просроченные требования и/или условия сохранения класса, ранее выставленные теряющим обществом, следующим образом:
Регистром — для судов возрастом не старше 15 лет (исчисляется с даты поставки судна до даты заявки на смену класса);
теряющим обществом — для судов возрастом 15 лет и более;

.2 для судов, на которые распространяются положения 5.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», принципы, указанные в 4.2.1.2.2.1, так же применимы, однако, если по каким-либо причинам применение вышеуказанного оказывается невозможным, Регистр должен взять на себя обязательства по его выполнению или запросить соответствующие инструкции у МА государства флага.».

54 **Пункт 4.2.1.3.2** заменяется следующим текстом:

«**4.2.1.3.2** Если судно ранее имело класс РС или ИКО, соответствующего требованиям ПССК, необходимость предоставления чертежей может быть пересмотрена ГУР при условии подтверждения, что никаких изменений/переоборудования судна не проводилось.».

55 **Пункт 4.2.1.4.2** (текст до 4.2.1.4.2.1) заменяется следующим текстом:

«**4.2.1.4.2** Для судов, на которые распространяются положения 5.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», подразделение РС должно учитывать тип ранее выданных свидетельств и срок их действия для определения объема предстоящих освидетельствований следующим образом:».

56 **Пункт 4.2.3.4.1.8.3** заменяется следующим текстом:

«**.8.3** в зависимости от метода, используемого для демонстрации соответствия SO_x, содержание серы в любом жидком топливе, используемом на судне, превышает 0,5 % по массе на 1 января 2020 г. или после этой даты, с учетом положений Приложения VI/18 к МАРПОЛ 73/78;».

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

11. ИНСТРУКЦИЯ ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ СУДОВ НА ПРИГОДНОСТЬ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НЕЗЕРНОВЫХ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ

57 **Приложение 11** исключено. Номер приложения зарезервирован.

ПРИЛОЖЕНИЕ 20

20.ФОРМА L

58 Первая страница Формы L заменяется следующим текстом:

«

IACS INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES **FORM L**

(Tick all check boxes as appropriate)

☐ LOSING SOCIETY'S TRANSFER OF CLASS
☐ ADDING CLASS OF A SECOND SOCIETY TO A VESSEL CLASSED BY THIS (FIRST) SOCIETY
☐ ADVICE TO THE REMAINING SOCIETY WHEN WITHDRAWING FROM DOUBLE OR DUAL CLASS

To:	Gaining or second or remaining Society:	Fax No./e-mail address:
	TOC database	on-line database
From:	Losing or first or withdrawing Society:	Fax. No./e-mail address:

Vessel Data			
Name of Vessel		ID No.	
Gross Tonnage		IMO No.	
Flag		Year of build	
Vessel Type	☐ OT	Oil Tanker	
	☐ CT	Chemical Tanker	
	☐ GT	Gas Tanker	
	☐ LC	Other Bulk Liquid Carrier	
	☐ BC	Bulk Carrier (all combinations OB, OBO, OO)	
	☐ GC	General Cargo Vessel (including Ro-Ro Cargo, Container, Reefer, HSC Cargo)	
	☐ PS	Passenger Vessel (including Passenger / General Cargo, Passenger / Ro-Ro, Passenger HSC)	
	☐ ZZ	Other Vessel Type	
Build Yard & No.			
Owner			
Equipment Number		Date of entry into the losing or first or withdrawing Society	DD MM YY
Society during Construction			

Record of Previous Transfer of Class, if available								
Society	Date Classed		Society	Date Classed		Society	Date Classed	
	DD MM	YY		DD MM	YY		DD MM	YY

Status of compliance with IACS Resolutions	
Confirmation of vessel's compliance	☐

Status of compliance with URs S19/22/23/26/27/30/31, if applicable	
Information already included in the survey status	☐

	Applicable	Due date for compliance	Date initial compliance verified
URs S19/S22/S23	☐	DD MM YY	DD MM YY
URs S26	☐	DD MM YY	DD MM YY
URs S27	☐	DD MM YY	DD MM YY
URs S30	☐	DD MM YY	DD MM YY
URs S31	☐	DD MM YY	DD MM YY

».

25.ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ В УПАКОВКЕ И НАВАЛОМ

59 **Пункт 3.1.1** заменяется следующим текстом:

«**3.1.1** Освидетельствования для выдачи, возобновления или подтверждения документов о пригодности судна для перевозки опасных грузов заключается в проверке выполнения специальных требований главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, применимых требований Кодексов МКМПОГ и МКМПНГ с проведением, где необходимо, испытаний и проверки в действии систем, оборудования и снабжения.
Для судов, эксплуатирующихся под флагом РФ, по желанию судовладельца, а также если требуется третьими сторонами, ответственными за перевозку конкретного груза, Регистром также проверяется выполнение применимых требований Правил МОПОГ и Правил НГ.».