



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

**ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО**

**№ 340-25-1240ц**

от 18.06.2019

Касательно:

внесения изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2019г., НД № 2-030101-009

Объект(ы) наблюдения:

суда и морские сооружения в эксплуатации

Дата вступления в силу:

**с момента опубликования**

Действует до:

**01.01.2020**

~~Действие продлено до:~~

~~Отменяет/изменяет/дополняет~~ циркулярное письмо № **340-25-1229ц** от 23.05.2019

Количество страниц: 1+10

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: изменения к части I «Общие положения», части II «Периодичность и объёмы освидетельствований» и части III Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем о том, что в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации вносятся изменения в связи уточнением трактовки отдельных его положений, а также в связи с поступившими новыми нормативными предложениями.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделения, а также отделы, секторы, группы по учету флота подразделений РС/ГУР и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Применять при освидетельствованиях, а также в процессах учета флота.

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

Часть I: 4.5.2;

Часть II: 2.4.5.8, 4.1.3.3, 4.2.9.5.2, 4.6.7, 4.7.1, 4.9.1, 4.9.7, 5.2.3.3 (новые пункты 5.2.3.3.13 — 5.2.3.3.15), 5.2.3.13, 7.8 (новый пункт 7.8.4);

Часть III: глава 1.1, 1.7.11.6, 1.7.11.9, 1.8.13.1, 2.1.13.1, 2.1.13.8, глава 2.5 (новый пункт 2.5.2)

Исполнитель: Баскакова Е.В.

341

+7 (812) 6050559

Система «Тезис» № 19-113283

**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 I, пункт 4.5.2	Пункт дополнен ссылкой на Правила ЕС 391/2009	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
2	часть II, пункт 2.4.5.8	Ссылка на главу 2.9 Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации заменена ссылкой на главу 2.10 в связи с заменой ссылки на акты освидетельствований в соответствии с ЦП № 340-24-1235 от 03.06.2019 г.	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
3	часть II, пункт 4.1.3	Пункт 4.1.3.3 дополнен положениями, касающимися восстановления и переназначения класса. Нумерация существующих пунктов 4.1.3.3 — 4.1.3.3.5 изменена на 4.1.3.4 — 4.1.3.6, соответственно	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
4	часть II, пункт 4.2.9.5.2	Пункт изменен в связи с заменой ссылки на акты освидетельствований	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
5	часть II, пункт 4.6.7	Пункт дополнен случаями, при которых не требуется переоформления полного комплекта документов на судно	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
6	часть II, пункт 4.7.1	Пункт дополнен случаями, когда класс теряет силу	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
7	часть II, пункт 4.9.1	Пункт дополнен случаями, о которых Регистр информирует судовладельца и МА государства флага на основании ст. 10.4 Правил ЕС 391/2009, а также в соответствии с 1.8.13.1 части III Руководства	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
8	часть II, пункт 4.9.7	Пункт дополнен разъяснениями в отношении того, в каком случае и какие конвенционные документы теряют силу, включая документы по МКУБ и ОСПС	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
9	часть II, пункт 5.2.3.3	Пункт дополнен новыми пунктами 5.2.3.3.13 — 5.2.3.3.15, в которых приведены разъяснения по выполнению освидетельствования для приема судна в класс	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019

10	часть II, пункт 5.2.3.13	В пункт 5.2.3.13 внесены изменения в связи с исключением прямой ссылки на внутренний документ РС, уточнением положений в отношении мероприятий, которые должны быть выполнены в случае повышения/понижения ледового класса, присвоения ледового класса <b>ARC4</b> и выше	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
11	часть II, глава 7.8	Глава дополнена пунктом 7.8.4 в отношении необходимости направления копии заключения по расследованию в ГУР	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
12	часть III, глава 1.1	Внесены уточнения в текст, начинающийся со слов «Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок, 2009 г.», путем добавления ссылок на резолюцию ИМО А.1023(26), с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.359(92), MSC.384(94), MSC.387(94), MSC.407(96) и MSC.435(98)	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
13	часть III, пункт 1.7.11	В пункт 1.7.11 внесены дополнения в 1.7.11.6, уточняющие порядок действий по аннулированию свидетельств. Пункт дополнен пунктом 1.7.11.9, в котором говорится о порядке выдачи/возобновления/подтверждения конвенционных свидетельств	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
14	часть III, пункт 1.8.13.1	Пункт 1.8.13.1 дополнен ссылкой на Правила ЕС, а также текстом в соответствии с положениями резолюции ИМО А.1120(30), Конвенции СОЛАС-74 с поправками (пр.1/6(с)) о необходимости уведомления соответствующих властей государства порта, в котором находится судно, в случае обнаружения значительных несоответствий, повлекших за собой аннулирование соответствующего свидетельства	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019
15	часть III, пункт 2.1.13	Пункты 2.1.13.1, 2.1.13.8 дополнены ссылками на применимые положения: к Кодексу ПБУ 2009 года - на поправки, внесенные резолюциями ИМО MSC.359(92), MSC.384(94), MSC.387(94), MSC.407(96) и MSC.435(98); к Кодексу ПБУ 1989 года – на поправки, внесенные резолюциями ИМО MSC/Circ.561, MSC.38(63), MSC.187(79), MSC.358(92) и MSC.383(94);	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019

		к Кодексу ПБУ 1979 года – на поправки, внесенные резолюциями MSC/Circ.561, MSC.357(92) и MSC.382(94)		
16	часть III, глава 2.5	Глава дополнена новым пунктом 2.5.2 касательно объема освидетельствования судна после установки системы управления балластными водами в соответствии с положениями резолюции ИМО MEPC.300(72).	340-25-1240ц от 18.06.2019	18.06.2019

**РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ  
ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ, 2019**

**НД № 2-030101-009**

**ЧАСТЬ I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1 **Пункт 4.5.2** заменяется следующим текстом:

**«4.5.2** При наличии поручения ИКО на проведение конвенционного освидетельствования также необходимо поручение от МА государства флага Регистру на проведение указанного освидетельствования. Когда применимо, поручение предварительно согласовывается ИКО с МА государства флага.

Требования международных конвенций и дополнительных указаний МА государства флага (в т.ч. положений Правил ЕС, например, Правила ЕС 391/2009) должны неукоснительно соблюдаться.».

**ЧАСТЬ II ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ**

2 В **Пункте 2.4.5.8** ссылка на главу 2.9 Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации заменяется ссылкой на главу 2.10.

3 **Пункт 4.1.3.3** заменяется следующим текстом:

**«4.1.3.3** По результатам ежедневной оперативной проверки подразделение РС по наблюдению за судами в эксплуатации проводит процедуру:

**.1** приостановления класса судам, в отношении которых были обнаружены нарушения сроков предписанных освидетельствований (см. 4.2.1 — 4.2.6);

**.2** приостановления класса судам, в отношении которых были обнаружены нарушения сроков погашения дебиторской задолженности (см. 4.3);

**.3** снятия класса судам, срок приостановления класса которых превысил установленный срок (см. 4.5);

**.4** восстановления класса судам, по которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (см. 4.6);

**.5** переназначения класса судам, по которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (см. 4.8).».

4 Нумерация **пунктов 4.1.3.3, 4.1.3.4, 4.1.3.5** заменяется на **4.1.3.4, 4.1.3.5, 4.1.3.6**, соответственно.

5 **Пункт 4.2.9.5.2** заменяется следующим текстом:

**«.2** даты начала освидетельствования и последнего посещения судна инспектором, указанные в отчетных документах РС по результатам освидетельствования судна и/или журнале технического наблюдения при освидетельствовании судна в ремонте, копии которых должны быть приложены к запросу;»

6 **Пункт 4.6.7** заменяется следующим текстом:

**«4.6.7** В случае восстановления класса (за исключением случаев приостановления класса в соответствии с 4.2.5, 4.3, 7.6.5, 4.7.1.9 или по согласованию с ГУР) должен быть

переоформлен комплект документов, которые утратили силу согласно 4.2.9.12, 4.9.7 настоящей части, а также 1.7 и/или 1.8.13.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов»). При этом могут не переоформляться документы, не имеющие сроков действия (например, форма 6.7.3, форма 6.7.4, мерительные свидетельства группы 1.2, перечни оборудования группы 4, документы РС по противообращающим системам, энергоэффективности), если не было существенных изменений на судне, требующих переоформления таких документов. Кроме того, не требуется переоформлять документы РС (формы 4.1.4, 4.1.8, 5.1.2 — 5.1.8), если срок выполнения установленных испытаний не наступил. Также не следует переоформлять Регистровую книгу судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1), если срок действия книги не истек. Освидетельствования, проведенные в соответствии с 4.6.5.1, 4.6.5.2 или 4.6.5.3 для восстановления класса, засчитываются как освидетельствования, проведенные для подтверждения/возобновления класса.».

7 Вводятся **новые пункты 4.7.1.8, 4.7.1.9 и 4.7.1.10** следующего содержания:

«.8 после оставления судна экипажем;

.9 в случае непредъявления к внеочередному освидетельствованию, не совпадающему с периодическим и предписанному 4.8.2.3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил»;

.10 в других случаях по решению ГУР.».

8 **Пункт 4.9.1** заменяется следующим текстом:

«.4.9.1 Судовладелец и МА государства флага информируются Регистром о каждом случае приостановления, снятия, восстановления или переназначения класса РС, включая информацию обо всех просроченных освидетельствованиях, требованиях и условиях сохранения класса, условиях и ограничениях при эксплуатации судна независимо от флага судна согласно ст.10.4 Правил ЕС 391/2009, а также о применении к судну «форс-мажорных» обстоятельств, путем направления соответствующего письменного уведомления, в соответствии с 4.9.2 — 4.9.9.

В случаях, когда изменение состояния класса произошло вследствие причин, описанных в 1.8.13 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов», необходимо руководствоваться положениями 1.8.13.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».».

9 **Пункт 4.9.7** заменяется следующим текстом:

«.4.9.7 Для судов, попадающих под действие Конвенции СОЛАС-74 с поправками, все уведомления (см 4.9.1 — 4.9.6) должны включать информацию о том, что соответствующие конвенционные свидетельства также теряют силу по причине приостановления или снятия класса РС. Другие документы, выданные РС от имени МА государства флага, теряют силу, если нет иных указаний МА государства флага. В отношении действий с отчетными документами РС и соответствующими конвенционными свидетельствами необходимо руководствоваться положениями 4.9.7.1 — 4.9.7.5:

**4.9.7.1** Перечень соответствующих конвенционных документов приведен в 1.7 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов». Условия, при которых соответствующие конвенционные свидетельства теряют силу, приведены в 1.7.11, 1.8.13.1 и 4.2.4.8 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов».

**4.9.7.2** Требования Международного Кодекса Управления Безопасностью (далее МКУБ) и Международного Кодекса по охране судов и портовых сооружений (далее МК ОСПС) не содержат положений в отношении аннулирования Свидетельства управления безопасностью (СвУБ) и Свидетельства по охране судна (СвОС) при приостановлении класса судна;

условия, при которых СвУБ теряет силу, приведены в 13.9 части В МКУБ (см. п. 1.1.10 МКУБ, циркуляр ИМО MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401, п. 1.2.3 МКУБ и циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1371), пункты 3.11.7 и 3.12 ПТ МАКО № 9 и 4.17.1.7, 4.30 и 4.31 Руководства по освидетельствованию систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС);

условия, при которых СвОС теряет силу, приведены в 19.3.8 части А МК ОСПС, разделе 12 ПТ МАКО № 24 и 5.20, 5.21 Руководства по освидетельствованию систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (МК ОСПС).

**4.9.7.3** При снятии класса все классификационные и конвенционные документы, выданные Регистром, теряют силу. Данное положение применимо к СвУБ и СвОС, за исключением случаев, когда судно перешло в класс ИКО, признанного МА.

**4.9.7.4** При применении процедуры приостановления класса:

.1 устанавливается причина приостановления класса и определяется в связи с этим, какое соответствующее конвенционное свидетельство потеряло силу (так, например, если причиной приостановления класса является невыполнение одного или нескольких технических требований, относящихся одновременно и к классу, и к конвенции, то нет необходимости аннулировать все конвенционные документы, включая СвУБ и СвОС. В этом случае, при приостановлении класса должны быть аннулированы только те конвенционные свидетельства, в отношении которых такое требование не выполняется. В частности, если класс судна приостанавливается в связи с невыполнением требований Правил РС к конструкции судна, одновременно относящихся к требованиям главы II-1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, то теряют силу классификационное свидетельство и свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, и т.д.);

.2 принимается решение о необходимости аннулирования СвУБ и/или СвОС. Принятое решение должно быть основано на требованиях документов, указанных в 4.9.7.2, и находится в компетенции руководителя соответствующего подразделения РС (для судов, состоящих на учете в ГУР, соответствующего подразделения ГУР). Подтверждение решения об аннулировании СвУБ и/или СвОС производится ГУР посредством системы «Тезис» на основании полученной от подразделения РС официальной информации о приостановлении класса и аннулировании соответствующих конвенционных документов по судну, включая необходимость аннулирования СвУБ и/или СвОС с указанием соответствующей причины.

**4.9.7.5** Статус освидетельствования судна должен быть обновлен на сайте РС подразделениями, на учете которых состоит судно, с отметками об аннулировании соответствующих конвенционных документов.».

10 **Пункт 5.2.3.3** дополняется **новым пунктом 5.2.3.3.13** следующего содержания:

«**13** все требования, относящиеся к назначаемому очередному или промежуточному освидетельствованию, должны быть выполнены при приеме в класс, как это указано в соответствующих положениях 5.2.3.3, если иное не разрешено исключениями, приведенными в пунктах 5.2.3.3.8 — 5.2.3.3.12.

В соответствии с 5.2.3.3.8 при приеме судна в класс РС, освидетельствование судна в доке, в контексте применения требований 5.2.3.3.4 и 5.2.3.3.5, может быть заменено освидетельствованием (фактически, проверкой) подводной части корпуса на плаву, если на момент смены класса судна срок освидетельствования в доке еще не наступил. Такое освидетельствование выполняется в рамках соответствующего освидетельствования по корпусной части и в этом случае выполненное освидетельствование (проверка) подводной части на плаву не может быть засчитано как полное освидетельствование подводной части судна, если только оно не выполняется в полном объеме в соответствии с требованиями 2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил к освидетельствованию подводной части на плаву (т.е. относящиеся не только к корпусной части – см. положения 2.5.7, 2.5.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

Положениями 5.2.3.3.9 определена возможность зачета замеров толщин, выполненных ранее теряющим обществом или под наблюдением теряющего общества, в рамках приема судов в класс РС из класса ИКО-члена МАКО. Так, в случаях, не упомянутых в пунктах 5.2.3.3.9, 5.2.3.3.9.1 — 5.2.3.3.9.3, не допускается продление срока выполнения/зачет замеров толщин, требуемых в рамках освидетельствования для приема в класс. При освидетельствовании судна инспектору РС следует руководствоваться применимыми положениями Правил, позволяющими снизить объем замеров толщин (например, если твердое защитное покрытие в соответствующих судовых пространствах находится в ХОРОШЕМ состоянии) или применить альтернативные методы, если замеры толщин конструкций корпуса выполняются в подводной части судна на плаву (см. 2.5.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, 3.3.1 Приложения 1 к Руководству).

В случае, если освидетельствования для приема судов в класс выполняются в объеме периодического освидетельствования (например, в объеме очередного освидетельствования №3) и не засчитываются как периодические освидетельствования, при выполнении положений 5.2.3.3.4 и 5.2.3.3.5 во время проведения освидетельствования не требуется применять следующие положения, если применимо:

раздела 1.6 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил (см. ПТ МАКО № 20);

выполнение оценки/дополнительных замеров толщин корпусных конструкций в соответствии с УТ МАКО S19 и/или S31 (см. раздел 5 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил).».

11 Вводится **новый пункт 5.2.3.3.14** следующего содержания:

«.14 В дополнение к 5.2.2.3 и 5.2.2.7 статус освидетельствований, получаемый от теряющего общества, необходимо применять в том числе и для того, чтобы установить план последующих освидетельствований. По результатам анализа статуса освидетельствований Регистр может зачесть классификационные освидетельствования, выполненные ранее теряющим обществом и обозначенные как завершенные полностью или частично завершенные (например, в отношении очередного освидетельствования механической установки). В случае, если классификационные освидетельствования были частично завершены теряющим обществом, Регистр может рассмотреть этот факт в каждом конкретном случае, и, если предоставлено достаточно информации, документально подтверждающей, что освидетельствование было завершено полностью или частично (в статусе освидетельствований, в отчетных документах теряющего общества), Регистр может зачесть его результаты с требованиями или без них. Окончательное решение по возможности зачета тех или иных освидетельствований, выполненных теряющим обществом, должно рассматриваться ГУР в каждом конкретном случае.».

12 Вводится **новый пункт 5.2.3.3.15** следующего содержания:

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

13 **Пункт 5.2.3.13** заменяется текстом следующего содержания:

«**5.2.3.13** При присвоении ледового класса он принимается примерно соответствующим ледовому классу ИКО согласно справочнику РС либо выше или ниже при наличии обоснования возможности повышения или понижения ледового класса, согласованного РС. При изменении ледового класса в сторону повышения независимо от ледового класса следует руководствоваться положениями 5.2.3.13.1 — 5.2.3.13.3 ниже, за исключением примечания к 5.2.3.13.1. В обосновании понижения ледового класса, как минимум, должны быть изложены причины необходимости снижения, а также обоснование соответствия судна сниженному ледовому классу.

Если судно имеет действующий 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 постройки).

При присвоении ледовых классов **Arc4** и выше необходимо выполнить положения 5.2.3.13.1 — 5.2.3.13.3.

**5.2.3.13.1** Судовладельцем или уполномоченной судовладельцем организацией должна быть представлена на согласование в РС документация с результатами оценки соответствия судна применимым требованиям правил постройки и настоящих Правил к выбранному ледовому классу (по корпусу, устройствам, остойчивости и делению на отсеки, механической установке, системам и трубопроводам, ВПК в зависимости от выбранного судовладельцем ледового класса).

Примечание. При этом в части механизмов, механической установки, систем и трубопроводов достаточно проверить соответствие конструкции судна требованиям п. 2.1.1 части VII «Механические установки» Правил классификации и постройки морских судов и п. 4.3.1 части VIII «Системы и трубопроводы» Правил постройки.

**5.2.3.13.2** При положительных результатах рассмотрения документации в соответствии с 5.2.3.13.1 и ее согласования (результаты отражаются в письме-заключении РС), необходимо предъявить судно Регистру к освидетельствованию для проверки выполнения требований РС к объектам, относящимся к ледовому классу, по их фактическому состоянию (включая по результатам замеров остаточных толщин корпусных конструкций) и дополнительных мероприятий, если назначены по результатам согласования документации.

**5.2.3.13.3** При положительных результатах освидетельствования и выполнении назначенных мероприятий (см. 5.2.3.13.2) судну присваивается соответствующий ледовый класс с выдачей Классификационного свидетельства, корректировкой других судовых документов, в которых указан ледовый класс, и направлением извещения об изменении символа класса судна в соответствующие подразделения ГУР/РС.».

14 Вводится **новый пункт 7.8.4** следующего содержания:

«**7.8.4** После подписания всеми участвовавшими в расследовании сторонами копия заключения должна быть направлена в ГУР.».

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

## 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### 1.1 ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕНЯЕМЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ, КОДЕКСОВ

15 Текст «Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок, 2009 г.<sup>14</sup>» заменяется следующим:

«Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок, 2009 г.<sup>14</sup> (далее Кодекс ПБУ 2009), принятого резолюцией ИМО А.1023(26), с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.359(92), MSC.384(94), MSC.387(94), MSC.407(96) и MSC.435(98);».

16 **Пункт 1.7.11.6** заменяется следующим текстом:

«**6** на судах, подпадающих под действие Конвенции СОЛАС-74 с поправками, с приостановленным или просроченным классом, соответствующие конвенционные свидетельства, выданные Регистром, утрачивают силу. В отношении действия других конвенционных свидетельств, выданных Регистром, необходимо руководствоваться дополнительными указаниями конкретной МА государства флага. При аннулировании соответствующих конвенционных документов следует также руководствоваться положениями 4.9.7 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» и 1.8.13.1;».

17 Вводится **новый пункт 1.7.11.9** следующего содержания:

«**9** Конвенционные свидетельства, предусмотренные Конвенцией СОЛАС-74 с поправками и применимые к конкретному судну, могут быть выданы/возобновлены/подтверждены Регистром по письменной просьбе судовладельца при наличии действующего класса судна (РС или ИКО), если нет иных указаний МА государства флага судна<sup>1</sup>.».

---

<sup>1</sup>В соответствии с правилом II-1/3-1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, внесенными резолюцией ИМО MSC.47(66) и вступившими в силу с 01.07.1998 года, суда проектируются, строятся и технически обслуживаются в соответствии с требованиями к устройству, механическим и электрическим установкам, предъявляемыми признанным МА государства флага согласно положениям правила XI-1/1 Конвенции СОЛАС-74 с поправками классификационным обществом, или в соответствии с применимыми национальными стандартами МА государства флага, обеспечивающими равноценный уровень безопасности.».

18 **Пункт 1.8.13.1** заменяется следующим текстом:

«**1.8.13.1** Указанными в 1.8.13 документами требуется немедленное принятие корректирующих действий и уведомление в установленном порядке МА государства флага (см. Соглашения МА, Правила ЕС и т.п.). В случаях, когда корректирующие действия не были приняты, соответствующее свидетельство должно быть аннулировано, а МА государства флага немедленно уведомлена. Если судно находится в порту другой стороны, соответствующие власти государства порта также следует немедленно уведомить. В случаях, когда власти государства порта другой стороны не могут быть уведомлены, соответствующая информация должна быть направлена судовладельцу с указанием необходимости содействия в организации указанного уведомления, в копии – в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.».

19 **Пункт 2.1.13.1** заменяется следующим текстом:

«**2.1.13.1** Положения Кодекса ПБУ 2009 (см. резолюцию ИМО А.1023(26) с поправками, внесенными MSC.359(92), MSC.384(94), MSC.387(94), MSC.407(96) и MSC.435(98); применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, кили которых заложены 1 января 2012 г. и после этой даты.

Положения Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1989 г. (см. резолюцию ИМО А.649(16), с поправками, внесенными MSC/Circ.561, MSC.38(63), MSC.187(79), MSC.358(92) и MSC.383(94); далее Кодекс ПБУ 1989) применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, кили которых заложены 1 мая 1991 г. и после этой даты, но до 1 января 2012 г.

Положения Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1979 г. (см. резолюцию ИМО А.414(XI), с поправками, внесенными MSC/Circ.561, MSC.357(92) и MSC.382(94); далее Кодекс ПБУ 1979 г.) применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, кили которых заложены с даты вступления Кодекса в силу и до 1 мая 1991 г.».

20 **Пункт 2.1.13.8** заменяется следующим текстом:

«**2.1.13.8** Дополнительные указания по освидетельствованию ПБУ и МСП, к которым применимы требования Кодексов ПБУ 2009, 1989 или 1979, приведены в Приложении 44 к Руководству.».

21 Вводится **новый пункт 2.5.2** следующего содержания:

**«2.5.2 Объем освидетельствования судна после установки системы управления балластными водами (BWMS).**

Объем освидетельствования судна после установки системы управления балластными водами (BWMS), выполненной до или после 28 октября 2020 г., устанавливается в соответствии с применимыми положениями главы 8 «Кодекса по одобрению систем управления балластными водами» (BWMS CODE), содержащегося в Приложении 5 к резолюции ИМО МЕРС.300(72).

Результаты освидетельствования должны быть отражены в соответствующих пунктах Чек-листа (форма 6.1.01), и, при необходимости, в Акте освидетельствования (форма 6.3.10).

Ранее выданные Международное Свидетельство об управлении балластными водами или Удостоверение о соответствии международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими должны быть переоформлены с внесением соответствующих изменений в отношении метода управления балластными водами.

При этом также следует руководствоваться дополнительными указаниями МА государства флага и/или изготовителя системы управления балластными водами, если имеются.».