



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 312-11-1462ц

от 17.11.2020

Касательно:

изменений к Правилам классификации и постройки морских судов, 2020, НД № 2-020101-124

Объект(ы) наблюдения:

суда в постройке

Дата вступления в силу:

15.12.2020

Действует до: -

Действие продлено до: -

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо № 312-11-1450ц от 15.10.2020

Количество страниц: 1+12

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к части I «Классификация» и части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что в Правила классификации и постройки морских судов вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Содержание данного циркулярного письма довести до сведения инспекторского состава РС, заинтересованных организаций и лиц в регионе деятельности подразделений РС.
2. Изменения, вносимые настоящим циркулярным письмом, должны применяться при рассмотрении и одобрении технической документации судов, контракт на постройку или переоборудование которых был заключен 15.12.2020 и после этой даты, а при отсутствии контракта — судов, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 15.12.2020 и после этой даты, а также при рассмотрении и одобрении технической документации судов со сроком поставки 15.12.2020 и после этой даты.

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

часть I: пункты 1.1.1, 2.2.21 и 2.2.41, таблица 2.5, пункты 3.2.1.10, 3.2.4, 3.3.1.7 и 3.3.4;

часть XVII: 6.4.1.2, 10.4.4 и 12.3.6

Исполнитель: Баскакова Е.В.

312

+7 812 6050517

Система «Тезис» № 20-232157

**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 1.1.1	Внесены изменения в определения «Грузовое судно», «Грунтоотвозная шаланда», «Земснаряд», «наливное (специализированное) судно», «нефтеналивное судно», «Судно специального назначения». Введены новые определения «Дежурное судно», «Кабелеукладочная баржа», «Кабелеукладочное судно», «Катамаран», «Лоцманское судно», «Лоцмейстерское судно», «наливное судно для вредных жидких веществ ВЖВ», «Нефтесборное судно», «Обстановочные суда», «Разъездное судно», «Судно-бункеровщик СПГ», «Судно обслуживания якорей», «Судно, предназначенное для перевозки сухих генеральных грузов (general dry cargo ship)», «Судно, предназначенное преимущественно для перевозки навалочных грузов», «Судно-сборщик судовых отходов», «Судно технического и вспомогательного флота»,	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
		«Технологический понтон», «Транспортное рефрижераторное судно», «Трубоукладочная баржа» «Трубоукладочное судно», «Экологическое судно», «Эскортный буксир». Внесены дополнения, касающиеся определения типов судов по соответствующим правилам РС для специализированных типов судов		
2	Часть I, пункт 2.2.21	Уточнена область применения знака соответствия судна требованиям по безопасной замене балласта	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
3	Часть I, пункт 2.2.41	Уточнены требования к дополнительному знаку HMS(...)	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
4	Часть I, таблица 2.5	Введены следующие словесные характеристики: General dry cargo ship, Multipurpose general dry cargo ship. Уточнены требования к дополнительному знаку HMS(...)	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
5	Часть I, пункт 3.2.1.10	Область распространения пункта в отношении документа Оценка путей эвакуации (анализ эвакуации) расширена для пассажирских судов ро-ро с учетом резолюции ИМО MSC.404(96)	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
6	Часть I, пункт 3.2.4	Уточнено название пункта в связи с исключением требований к маневренности	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
7	Часть I, пункт 3.3.1.7	Область распространения пункта в отношении документа Оценка путей эвакуации (анализ эвакуации) расширена для пассажирских судов ро-ро с учетом резолюции ИМО MSC.404(96)	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
8	Часть I, пункт 3.3.4	Уточнено название пункта в связи с исключением требований к маневренности	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
9	Часть XVII, пункт 6.4.1.2	Исключены рекомендации по наличию дополнительного запаса пенообразователя для обеспечения расчетным количеством пенообразователя на случай приема вертолета после частичного использования запасов пенообразователя при проведении испытаний, учений или тушения пожара	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
10	Часть XVII, пункт 10.4.4	Исключены условия применимости формулы (10.4.3-2)	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020
11	Часть XVII, пункт 12.3.6	Уточнена минимальная ширина ориентирных линий маркировки подводной части корпуса	312-11-1462ц от 17.11.2020	15.12.2020

ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ МОРСКИХ СУДОВ, 2020

НД № 2-020101-124

ЧАСТЬ I. КЛАССИФИКАЦИЯ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

1.1.1 Определения.

1 Определение «Грузовое судно» заменяется следующим текстом:

«Грузовое судно — любое судно, не являющееся пассажирским (сухогрузное, наливное, транспортное рефрижераторное, ледокол, буксир, толкач, спасательное, технического флота, кабельное, специального назначения и другое непассажирское судно).».

2 Определение «Грунтоотвозная шаланда» заменяется следующим текстом:

«Грунтоотвозная шаланда — самоходное или несамоходное судно, предназначенное для транспортировки грунта, пульпы (смеси жидкости и грунта или горных пород).».

3 Определение «Земснаряд» заменяется следующим текстом:

«Земснаряд (землесосный снаряд) — самоходное или несамоходное судно, предназначенное для извлечения грунта специальными устройствами (черпаками, всасывающими устройствами, грейферами и др.) и не имеющее трюмов для размещения грунта и его транспортировки. К ним относятся землесосные дноуглубительные снаряды (несамоходные драгеры), многочерпаковые дноуглубительные снаряды, одночерпаковые дноуглубительные штанговые снаряды, одночерпаковые грейферные, скалодробильные, плавучие русло-выправительные механизированные агрегаты.».

4 Определение «наливное (специализированное) судно» заменяется следующим:

«наливное (специализированное) судно — судно, предназначенное для перевозки наливом жидких грузов, иных чем нефть, нефтепродукты и вредные жидкие вещества. К таким судам относятся виновозы, водовозы, перевозчики фруктового сока и т.п. Конкретное назначение специализированного наливного судна указывается в словесной характеристике символа класса в соответствии с 2.5;».

5 Определение «нефтеналивное судно» заменяется следующим текстом:

«нефтеналивное судно — судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях. Нефтеналивным судно также является комбинированное судно и любое судно для перевозки ВЖВ и любой газовой, который определен в правиле II-1/3.20 СОЛАС-74 с поправками, если на них перевозится нефть наливом.».

Примечание: Нефть — нефть в любом виде, включая сырую, жидкое топливо, нефтяные остатки (шлам), нефтяные осадки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложения II к МАРПОЛ 73/78), а также включая, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I к Приложению I к МАРПОЛ 73/78.».

6 Определение «Судно специального назначения» заменяется следующим:

«Судно специального назначения — самоходное судно с механическим двигателем, которое в связи со своим назначением имеет на борту специальный персонал более 12 чел., включая пассажиров (последних не должно быть более 12 чел., в противном случае такое судно рассматривается как пассажирское, а не как судно специального назначения). К таким судам относятся научно-исследовательские, экспедиционные, гидрографические, учебные суда, китобазы, рыбобазы, плавзаводы и прочие суда, используемые для переработки живых ресурсов моря и не занятые их ловом, спасательные суда, кабельные суда, суда для сейсмических исследований, водолазные суда, суда-трубоукладчики, плавучие краны и крановые суда.».

7 После определения «Судно обеспечения» вводится новое определение «Судно, предназначенное для перевозки сухих генеральных грузов (general dry cargo ship)» следующего содержания:

«Судно, предназначенное для перевозки сухих генеральных грузов (general dry cargo ship) — сухогрузное судно, перевозящее главным образом различные штучные грузы и товар (продукцию), который перевозится в упаковке. Такие суда могут эпизодически (т.е. не преимущественно) перевозить навалочные грузы при условии выполнения применимых положений правил РС к перевозке навалочных грузов и, если применимо, резолюции ИМО MSC.277(85) с поправками. В случае перевозки такими судами накатных грузов с преимущественно горизонтальным способом грузообработки должны выполняться также требования, применимые к накатному судну (суда типа ро-ро). В случае перевозки такими судами накатных грузов с преимущественно вертикальным или комбинированным способом грузообработки (суда типа lo-lo (lift on/lift off), lo-ro), должны применяться требования правил РС, нормативных документов МАКО и ИМО, относящиеся к носовым, бортовым, кормовым дверям, аппаратам и внутренним дверям и применяемые к накатным судам (смотря, что применимо). Такие суда являются многоцелевыми (multipurpose).».

8 После определения «Дедвейт» вводится определение «Дежурное судно» следующего содержания:

«Дежурное судно — судно обеспечения, предназначенное для выполнения спасательных операций и несения дежурной службы в районах морской добычи углеводородов.».

9 После определения «Земснаряд (землесосный снаряд)» вводятся определения «Кабелеукладочная баржа», «Кабелеукладочное судно» и «Катамаран» следующего содержания:

«Кабелеукладочная баржа — самоходное судно, предназначенное для укладки кабелей на морское дно.

Кабелеукладочное судно — самоходное судно, предназначенное для укладки кабелей на морское дно.

Катамаран — судно, состоящее из двух корпусов, соединенных между собой палубным или ферменным мостом.».

10 После определения «Лесовоз» вводятся определения «Лоцманское судно» и «Лоцмейстерское судно» следующего содержания:

«Лоцманское судно — судно, предназначенное для доставки и безопасной передачи (приема) лоцманов с борта на борт.

Лоцмейстерское судно — судно, предназначенное для выполнения работ по установке на подходах и акватории порта плавучих средств навигационного ограждения, их обслуживанию на акватории и съёмке, а также для выполнения ряда вспомогательных функций.».

11 После определения «наливное (специализированное) судно» вводится определение «наливное судно для вредных жидких веществ (ВЖВ)» следующего содержания:

«наливное судно для вредных жидких веществ (ВЖВ) — судно, построенное или приспособленное для перевозки груза вредных жидких веществ наливом; включает «нефтеналивное судно», как оно определено в Приложении I к МАРПОЛ 73/78, если на нем допускается перевозка в качестве груза или части груза вредных жидких веществ наливом.».

12 После определения «сборщик льяльных вод» вводятся определения «Нефтесборное судно» и «Обстановочные суда» следующего содержания:

«Нефтесборное судно — судно, собирающее с поверхности моря и перевозящее для утилизации нефть и нефтепродукты.

Обстановочные суда — многофункциональные обстановочные суда, промерные суда, тральные суда, буевницы, экологические суда, катера-бонопостановщики. Обстановочные суда помогают следить за состоянием судового хода на водных путях и их навигационного ограждения, изучать русловые и гидрологические режимы с целью выявления источников и причин заносов, для разработки предложений по улучшению судоходных условий, обеспечения оперативной технической документацией всех видов путевых работ (контроль состояния судового хода на внутренних водных путях и акваториях портов; контроль состояния навигационного ограждения судового хода, контроль горения огней на знаках освещаемой обстановки; расстановка и снятие знаков, а также их перемещение при изменении границ судового хода; обслуживание знаков судоходной обстановки и ремонт светосигнальной аппаратуры).».

13 После определения «Плавучий маяк» вводится определение «Разъездное судно» следующего содержания:

«Разъездное судно (разъездной катер) — судно, не являющееся пассажирским или прогулочным и предназначенное для разъездных целей и перевозки не более 12 пассажиров.».

14 После определения «Сточное судно» вводятся определения «Судно–бункеровщик СПГ» и «Судно для обслуживания якорей» следующего содержания:

«Судно–бункеровщик СПГ — газозов, перевозящий сжиженный природный газ (СПГ) и предназначенный для обеспечения передачи СПГ на суда, использующие СПГ в качестве топлива.

«Судно для обслуживания якорей — судно обеспечения, оборудованное для обслуживания (установки, подъема и перестановки) якорей.».

15 После определения «Судно, предназначенное для перевозки сухих генеральных грузов (general dry cargo ship)» вводятся определения «Судно, предназначенное преимущественно для перевозки навалочных грузов» и «Судно-сборщик судовых отходов (судно–сборщик, мусоросборщик)» следующего содержания:

«Судно, предназначенное преимущественно для перевозки навалочных грузов — судно, классифицируемое как навалочное и у которого случаи загрузки преимущественно относятся к транспортировке (перевозке, погрузке и выгрузке) навалочных грузов.

Судно–сборщик судовых отходов (судно–сборщик, мусоросборщик и т.п.) — судно, предназначенное для приема с других судов нефтяных остатков, нефтесодержащих льяльных вод, сточных вод, сухого мусора и других отходов для последующей передачи их на береговые приемные сооружения.».

16 После определения «Судно специального назначения» вводятся определения «Судно технического и вспомогательного флота», «Технологический понтон» и «Транспортное рефрижераторное судно» следующего содержания:

«Судно технического и вспомогательного флота — судно для технического обслуживания судов и водных путей, для портового хозяйства, подводной добычи ископаемых и др. (земснаряды, землесосы, скалодробильные, дноочистительные и русловыправительные суда, грунтоотвозные шаланды, мотозавозни, лоцместейрские, обстановочные и разъездные суда для обслуживания судоходной обстановки, для экологического контроля и исследования параметров водной среды, донного грунта и атмосферного воздуха).

Технологический понтон — самоходное судно без экипажа, предназначенное для выполнения технологических операций и не имеющее люков на палубе, кроме небольших горловин для доступа внутрь корпуса, закрываемых крышками с уплотнительными прокладками.

Транспортное рефрижераторное судно — судно, предназначенное для перевозки скоропортящихся грузов, требующих терморегуляции, в судовых грузовых помещениях и/или в термоизолированных контейнерах. Виды перевозимых грузов: фрукты (бананы и прочие), мясо, рыба, овощи, молочные и другие продукты.».

17 После определения «Транспортный понтон» вводятся определения «Трубоукладочная баржа» и «Трубоукладочное судно» следующего содержания:

«Трубоукладочная баржа — самоходное судно, предназначенное для укладки трубопроводов на морское дно.

Трубоукладочное судно — самоходное судно, предназначенное для укладки трубопроводов на морское дно.».

18 После определения «Экипаж рыболовного судна» вводятся определения «Экологическое судно» и «Эскортный буксир» следующего содержания:

«Экологическое судно — судно, предназначенное для мониторинга прибрежной зоны водоемов.

Эскортный буксир — буксир, предназначенный для осуществления эскортных операций (удержание на курсе, торможение и другие операции по управлению эскортируемым судном).».

19 **Пункт 1.1.1.** Последние два абзаца заменяются следующим текстом:

«Определения, касающиеся конкретных типов судов (атомных судов и морских сооружений, судов атомно-технологического обслуживания, высокоскоростных судов, судов с динамическими принципами поддержания, малых экранопланов, газозовов, химозовов, прогулочных судов, буровых судов, плавучих буровых установок и морских стационарных платформ, морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов, обитаемых подводных аппаратов и судовых водолазных комплексов, маломерных судов, спортивных парусных судов) приведены в соответствующих правилах РС для таких типов судов.

Перечень правил РС приведен в 1.3 Общих положений о классификационной и иной деятельности.».

2 КЛАСС СУДНА

20 Пункт 2.2.21 заменяется следующим текстом:

«2.2.21 Знак соответствия судна требованиям по безопасной замене балласта.

В случае если судно осуществляет управление балластными водами посредством замены балласта в море и, соответственно, снабжено судовым Руководством по безопасной замене балласта в море, которое соответствует 1.4.13 части IV «Остойчивость» настоящих Правил и является частью одобренного Плана управления балластными водами, который отвечает требованиям правила В-1 Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлению ими, 2004 г. (Конвенция УБВ), а балластная система судна удовлетворяет требованиям 8.7 части VIII «Системы и трубопроводы» настоящих Правил, то к основному символу класса добавляется один из следующих знаков: **BWM (E-S), BWM (E-F), BWM (E-D), BWM (E-SF), BWM (E-SD), BWM (E-FD)** или **BWM (E-SFD)**. **BWM** означает, что судно осуществляет управление балластными водами; **E** означает, что в качестве способа управления балластными водами выбрана замена балласта в море; **S** означает, что применяется метод последовательного замещения; **F** означает, что применяется метод прокачки; **D** означает, что применяется метод разбавления; **SF, SD, FD** и **SFD** означают применение комбинированного метода замены балласта, представляющего собой совокупность вышеуказанных методов.

Примечание: Указанные выше знаки не должны применяться к судам, кили которых заложены или находились в подобной стадии постройки 8 сентября 2017 г. или после этой даты, в соответствии с пересмотренным правилом В-3 Конвенции УБВ и могут применяться к судам, кили которых заложены или находились в подобной стадии постройки до 8 сентября 2017 г., и сохраняются в символе класса таких судов до даты, когда судно должно соответствовать правилу D-2 Конвенции УБВ, но не позднее 8 сентября 2024 г.».

21 Пункт 2.2.41 заменяется следующим текстом:

«2.2.41 Знак наличия системы мониторинга прочности и/или остойчивости судна.

Судам, оборудованным системой мониторинга прочности и/или остойчивости судна, удовлетворяющей требованиям разд. 17 части XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна», по желанию судовладельца к основному символу класса может быть добавлен знак **HMS(...)** с указанием в скобках знаков, характеризующих комплектацию системы (**STR, STAB** или **STR-STAB**). В случае наличия у системы мониторинга дополнительных функций дополнительный знак имеет вид **HMS(«комплектация системы»+«функция системы»** с указанием после знака «+» функции системы (**BS, C, DD, DM, N, RPM, SI, SW, TS, ThS, TVS** или **W**). Возможна комбинация знаков функций системы, если предусмотрено несколько функций, при этом знаки функций системы перечисляются без запятой.».

22 Таблица 2.5. Раздел 1.17 дополняется следующими строками после словесной характеристики **Gas carrier type 3G**:

«

General dry cargo ship	Суда, предназначенные для перевозки сухих генеральных грузов, которые могут эпизодически перевозить навалочные грузы, а также накатные в специально приспособленных помещениях. При эпизодической перевозке навалочных грузов суда с датой закладки киля или находившиеся в подобной стадии постройки	Правила классификации и постройки морских судов Часть I «Классификация», 1.1.1 Часть II «Корпус», 1.1.5.2, 1.2.5.1, 1.3.4.2, 1.4.3, 1.7.3.3, 2.3.2.5, 2.3.3.1, 2.3.4.1, 2.3.5, 2.5.4, 2.5.4.5, 2.5.4.7, 2.6.4.6, 3.3 (по применимости: см. XII/6.2, 6.3, 6.4, XII/10, XII/11 СОЛАС-74 с поправками) Часть III «Устройство, оборудование и снабжение», 7.1.13, 7.10, 8.4 Часть IV «Остойчивость», 1.4.11.3, 1.4.11.4, 3.2, 3.12 (если применимо) Часть V «Деление на отсеки», 1.1.1.10, 1.1.1.11, 1.4.9, разд. 2, 3.4.11
-------------------------------	---	---

	<p>на 1 июля 2010 г. должны отвечать положениям 1.6 и/или 1.7 резолюции ИМО MSC.277(85) с поправками, если применимо.</p> <p>В случае перевозки такими судами накатных грузов с преимущественно горизонтальным способом грузообработки должны выполняться также требования, применимые к накатному судну (суда типа ро-ро). Таким судам в символ класса добавляется запись ro-ro ship. Для судов, которые приспособлены к перевозке накатной техники с преимущественно вертикальным или комбинированным способом грузообработки (суда типа lo-lo, lo-ro) к словесной характеристике добавляется запись Multipurpose (Multipurpose dry cargo ship). К таким судам должны применяться требования правил РС, нормативных документов МАКО и ИМО, относящиеся к носовым, бортовым, кормовым дверям, аппаратам и внутренним дверям, применяемых к накатным судам (смотря, что применимо)</p>	<p>Часть VIII «Системы и трубопроводы», 5.3.3, 7.6.11, 7.6.15, 7.9</p> <p>Часть XI «Электрическое оборудование», 7.3, 5.12, 7.10, 16.8.4.5, 19.5</p>
--	--	--

».

23 Таблица 2.5. Пункт 2.24.7 заменяется следующим текстом:

«

2.24.7 Знак наличия системы мониторинга прочности и остойчивости судна		
<p>HMS(STR) HMS(STAB) HMS(STR-STAB)</p>	<p>Судам, оборудованным системой мониторинга, соответствующей требованиям РС, в символ класса вносится дополнительный знак, характеризующий комплектацию системы:</p> <p>HMS(STR) — система предназначена для мониторинга параметров прочности;</p> <p>HMS(STAB) — система предназначена для мониторинга параметров остойчивости;</p> <p>HMS(STR-STAB) — система предназначена для мониторинга параметров прочности и остойчивости.</p> <p>В случае наличия у системы мониторинга дополнительных функций дополнительный знак имеет вид HMS(...)+..., при этом после скобок включаются следующие обозначения дополнительных функций:</p>	<p>Правила классификации и постройки морских судов</p> <p>Часть I «Классификация», 2.2.41</p> <p>Часть XVII «Дополнительные знаки символа класса и словесные характеристики, определяющие конструктивные или эксплуатационные особенности судна», разд. 17</p>

	<p>BS — наличие соединения с балластной, креновой и дифферентной системами судна;</p> <p>C — наличие соединения с бортовым программным обеспечением для расчетов прочности и остойчивости судна;</p> <p>DD — наличие одностороннего соединения, обеспечивающего возможность передачи данных мониторинга на берег;</p> <p>DM — наличие двухстороннего соединения, обеспечивающего возможность передачи данных мониторинга на берег и управление системой мониторинга с берега;</p> <p>N — наличие соединения с приемоиндикаторами GPS/ГЛОНАСС, лагом, эхолотом и отображение полученных данных на дисплее системы мониторинга;</p> <p>RPM — наличие соединения с судовой системой измерения и регистрации скорости вращения гребного(ых) вала(ов);</p> <p>SI — наличие соединения с судовым радиолокационным индикатором ледовой обстановки с передачей данных о текущих параметрах ледовой обстановки, их регистрацией в базе данных и отображением на дисплее системы мониторинга;</p> <p>SW — наличие соединения с судовым гидрометеорологическим комплексом с передачей данных о текущих параметрах волнения, их регистрацией в базе данных и отображением на дисплее системы мониторинга;</p> <p>TS — наличие соединения с судовой системой измерения и регистрации крутящего момента на гребном(ых) валу(ах);</p> <p>ThS — наличие соединения с судовой системой измерения и регистрации усилия вдоль продольной оси гребного(ых) вала(ов);</p> <p>TVS — наличие соединения с судовой системой измерения и регистрации радиальных и продольных виброперемещений гребного(ых) вала(ов);</p> <p>W — наличие соединения с судовым гидрометеорологическим комплексом с передачей данных о текущих скорости</p>	
--	---	--

	и направлении кажущегося и истинного ветра и параметрах волнения и отображением данных на дисплее системы мониторинга	
--	---	--

».

3 ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

24 **Пункт 3.2.1.10** заменяется следующим текстом:

«.10 Оценка путей эвакуации (анализ эвакуации) для пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров, судов специального назначения, имеющих на борту более 240 чел., и пассажирских судов ро-ро, требуемая правилом II-2/13.3.2.7 СОЛАС-74 с поправками, разработанная в соответствии с циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1533 (**).».

25 **Пункт 3.2.4.** Заголовок заменяется следующим текстом:

«3.2.4 Документация по остойчивости:»

26 **Пункт 3.3.1.7** заменяется следующим текстом:

«.7 оценка путей эвакуации (анализ эвакуации) для пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров, судов специального назначения, имеющих на борту более 240 чел., и пассажирских судов ро-ро, требуемая правилом II-2/13.3.2.7 СОЛАС-74 с поправками, разработанная в соответствии с циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1533 (**).».

27 **Пункт 3.3.4.** Заголовок заменяется следующим текстом:

«3.3.4 Документация по остойчивости:».

ЧАСТЬ XVII. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ СИМВОЛА КЛАССА И СЛОВЕСНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ КОНСТРУКТИВНЫЕ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ СУДНА

6 ТРЕБОВАНИЯ К ВЕРТОЛЕТНЫМ УСТРОЙСТВАМ

28 **Пункт 6.4.1.2** заменяется следующим текстом:

«6.4.1.2 Вертолетная палуба должна быть защищена стационарной системой пенотушения согласно пункту 20 табл. 3.1.2.1 части VI «Противопожарная защита».

Система пенотушения вертолетных палуб должна состоять по меньшей мере из двух стационарных лафетных стволов или интегрированных с палубой пенных стволов. Кроме того, должны быть предусмотрены по меньшей мере две рукавные катушки, оснащенные пенообразующими патрубками и несминаемыми рукавами достаточной длины для защиты любой части вертолетной палубы.

Минимальная производительность системы пенотушения должна определяться путем умножения площади, определяемой величиной D , на 6 л/мин/м².

Минимальная производительность системы пенотушения для системы интегрированных с палубой пенных стволов должна определяться путем умножения общей площади вертолетной палубы на 6 л/мин/м².

Каждый лафетный ствол должен обеспечивать подачу пенного раствора с интенсивностью не менее 50 % минимальной производительности системы пенотушения, но не менее 500 л/мин.

Расстояние от лафетного ствола до самой отдаленной границы защищаемой площади должно быть не более 75 % длины струи лафетного ствола при безветрии.

Каждая рукавная катушка должна обеспечивать подачу пенного раствора с интенсивностью не менее 400 л/мин. Количество пенообразователя должно

обеспечивать работу всех подключенных устройств для подачи пены по меньшей мере в течение 5 мин.

Размещение и характеристики оборудования системы пенотушения должны обеспечивать тушение высокорасположенных агрегатов вертолета.».

10 ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ БАЛТИЙСКИХ ЛЕДОВЫХ КЛАССОВ

29 Пункт 10.4.4 заменяется следующим текстом:

«10.4.4 При наличии результатов модельных испытаний либо при использовании уточненных расчетных методик и при условии последующего подтверждения во время ходовых испытаний значения K_e и R_{CH} могут быть определены для минимальной скорости хода судна, равной 5 уз., при следующей толщине битого льда в канале:

$H_M = 0,6$ м для судов ледового класса **IC**;

$H_M = 0,8$ м для судов ледового класса **IB**;

$H_M = 1,0$ м для судов ледового класса **IA**;

$H_M = 1,0$ м и дополнительно при толщине замершего верхнего слоя 0,1 м для судов ледового класса **IA Super**.».

12 ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ НА СООТВЕТСТВИЕ ЗНАКУ IWS В СИМВОЛЕ КЛАССА

30 Пункт 12.3.6 заменяется следующим текстом:

«12.3.6 Подводная часть корпуса судна должна иметь маркировку.

Поперечные и продольные ориентирные линии длиной около 300 мм и шириной не менее 25 мм должны быть нанесены в качестве маркировки. Отметки должны быть постоянными, выполнены посредством сварки или аналогичным способом, а также окрашены в контрастный цвет.

Маркировка, как правило, наносится в следующие места:

на плоское днище в районах пересечения переборок танков или водонепроницаемых флоров с продольными днищевыми балками;

на борта судна в районах поперечных переборок (маркировка не должна выходить более чем на 1 м выше скуловой обшивки);

на место пересечения второго дна с водонепроницаемым флором в районе бортов судна;

на все всасывающие и выпускные забортные отверстия.

Буквенные и числовые коды должны быть нанесены на обшивку для идентификации цистерн, всасывающих и выпускных забортных отверстий.».