

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

**ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ
КЛАСИФІКАЦІЙНОЇ ТА ІНШОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ**

**ПРАВИЛА
КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ СУДЕН
ЧАСТИНА I. КЛАСИФІКАЦІЯ**

Том 1



Київ 2024

Регістр судноплавства України.

Загальні положення класифікаційної та іншої діяльності.

Правила класифікації та побудови суден. Частина I «Класифікація».

Том 1

В цей том включені «Загальні положення класифікаційної та іншої діяльності» і частина I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

Це видання, зазначених вище нормативних документів, підготовлене на основі видання 2020 року та внесених в них змін і доповнень, з урахуванням досвіду їх застосування, змін до застосованих міжнародних конвенцій та кодексів, прийнятих ІМО, змін до застосованих резолюцій Європейської економічної комісії ООН і директив Європейського Парламенту та Ради, змін і доповнень, прийнятих за результатами аналізу правил інших класифікаційних товариств (більш детально в Правилах класифікації та побудови морських суден, Правилах щодо обладнання морських суден, Правилах щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден, Правилах про вантажну марку морських суден, Правилах класифікації та побудови суден змішаного плавання, Правилах класифікації та побудови суден внутрішнього плавання, Правилах класифікації та побудови малих суден та Правилах класифікації та побудови для спеціалізованих суден).

При підготовці цього видання враховані:

- вимоги Закону України «Про внутрішній водний транспорт» №1054-IX від 03.12.2020, у редакції від 13 грудня 2022 року № 2849-IX;
- вимоги Закону України "Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» №3677-VI від 08.07.2011, у редакції від 21 березня 2023 року № 2989-IX.

Документи затверджені згідно з діючим положенням і вступають в силу 01.01.2024 року.

Правила публікуються українською та англійською мовами. У разі розбіжностей між текстами українською та англійською мовами та сумнівів щодо тлумачення зазначених документів текст українською мовою переважатиме.

Офіційне видання
Регістр судноплавства України

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЙНОЇ ТА ІНШОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1	Загальні положення	7
1.1	Область поширення	7
1.2	Класифікаційна та інша діяльність Регістра	8
1.3	Правила	11
1.4	Документи	13
1.5	Відповідальність Регістру	16
1.6	Конфіденційність	16
1.7	Умови дії положень	17
2	Технічний нагляд	17
2.1	Загальні вказівки	17
2.2	Нагляд за виготовленням матеріалів і виробів	19
2.3	Нагляд за побудовою, відновленням або переобладнанням суден і МСП	19
2.4	Огляд суден і МСП в експлуатації	19
2.5	Огляди відповідно до вимог Міжнародних конвенцій та угод	20

ПРАВИЛА КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ СУДЕН.
ЧАСТИНА I. КЛАСИФІКАЦІЯ

1	Загальні положення	22
1.1	Правила	22
1.2	Визначення та пояснення	23
1.2.1	Визначення	23
1.2.2	Пояснення	31
1.2.3	Гідрометеорологія для суден	33
1.3	Сфера поширення	41
1.3.1	Правила класифікації та побудови морських суден	41
1.3.2	Правила класифікації та побудови суден змішаного плавання	44
1.3.3	Правила класифікації та побудови суден внутрішнього плавання	47
1.3.4	Правила класифікації та побудови малих суден	49
2	Клас судна	76
2.1	Загальні положення	76
2.2	Символ класу судна	78
2.2.3	Знаки полярних класів, балтійських льодових класів та льодових класів Регістра	79
2.2.3.3	Льодові класи Регістра	82
2.2.3.4	Знак льодового підсилення судна змішаного ріка-море плавання	83
2.2.3.5	Знак льодового підсилення судна внутрішнього плавання	83
2.2.3.6	Знак льодового підсилення малого судна	83
2.2.4	Знаки поділу на відсіки	83
2.2.5	Знаки обмеження району плавання	84
2.2.5.1	Знаки обмеження району і умов плавання морських суден і суден змішаного (море-ріка) плавання	84
2.2.5.5	Знаки обмеження району і умов плавання суден змішаного (ріка-море) плавання	88
2.2.5.6	Знаки району плавання і зони плавання суден внутрішнього плавання	92
2.2.5.7	Знаки району і обмежень плавання малих суден	94
2.2.6	Знаки автоматизації	96
2.2.7	Знак управління одним вахтовим на ходовому містку	97
2.2.8	Знак оснащення судна засобами боротьби з пожежами на інших суднах	97
2.2.9	Знак наявності системи динамічного позиціонування	97
2.2.10	Знак наявності системи якірного позиціонування	97

2.2.11	Знак судна, призначеного для перевезення охолоджених вантажів.....	98
2.2.12	Знак наявності головної гребної/рушійної електричної установки.....	98
2.2.13	Знак наявності засобів захисту від зледеніння.....	98
2.2.14	Знак придатності судна для перевезення небезпечних вантажів.....	98
2.2.15	Знак наявності приладу контролю завантаження.....	98
2.2.16	Знак наявності системи видачі парів вантажу.....	98
2.2.17	Знак наявності системи інертного газу.....	99
2.2.18	Знак наявності системи мийки сировою нафтою.....	99
2.2.19	Знак наявності централізованої системи керування вантажними операціями.....	99
2.2.20	Знаки підвищеної екологічної безпеки.....	99
2.2.21	Знак наявності системи управління баластними водами.....	99
2.2.22	Знаки обладнання судна стаціонарним водолазним комплексом.....	100
2.2.23	Знак обладнання судна придатним для життя підводним апаратом.....	100
2.2.24	Знаки обладнання судна для проведення вантажних операцій з морськими терміналами.....	100
2.2.25	Знаки обладнання судна пристроєм для гвинтокрилих.....	101
2.2.26	Знаки резервування пропульсивної установки.....	101
2.2.27	Знак обладнання судна для використання газу як палива.....	101
2.2.28	Знак наявності системи моніторингу технічного стану механізмів і котлів.....	101
2.2.29	Знак можливості перевезення контейнерів міжнародного зразка.....	101
2.2.30	Знак обладнання судна для забезпечення тривалої експлуатації при низьких температурах.....	101
2.2.31	Знак наявності системи швидкого доступу до комп'ютеризованих берегових центрів для розрахунків аварійної остійності і залишкової конструктивної міцності.....	102
2.2.32	Знак підтвердження втомної довговічності судна.....	102
2.2.33	Знак судна, експлуатація якого передбачає посадку на ґрунт.....	102
2.2.34	Знак наявності системи моніторингу міцності і/або остійності судна.....	102
2.2.35	Знак підготовленості судна до проведення огляду підводної частини корпусу судна на плаву.....	103
2.2.36	Знак наявності на судні комбінованої (гібридної) пропульсивної установки.....	103
2.2.37	Знак наявності на судні гвинтостернових колонок (ГСК) у складі пропульсивної установки.....	103
2.2.38	Знак пристосування судна до тривалої експлуатації без постановки у док.....	103
2.2.39	Знак застосування на судні альтернативного методу зниження викидів оксидів сірки.....	104
2.2.40	Знак відповідності судового дизельного двигуна вимогам стандарту Ярусу III (Tier III) відповідно до правила 13 Додатка VI Конвенції МАРПОЛ.....	104
2.2.41	Знак підготовленості судна до переобладнання для використання газу як палива...	104
2.2.42	Знак обладнання судна для використання метанолу та етанолу як палива.....	104
2.2.43	Знак огляду судна за розширеною програмою.....	104
2.2.44	Знак відповідності судна вимогам до остійності під час зледеніння.....	104
2.2.45	Знаки, що підтверджують нанесення протикорозійних покриттів або використання альтернативних засобів захисту від корозії у судових просторах	105
2.2.46	Знак, що підтверджує застосування льодостійкого покриття для захисту зовнішньої обшивки корпусів суден.....	105
2.2.47	Знак обладнання наливних та комбінованих суден ефективною системою миття вантажних танків.....	105
2.2.59	Додаткові знаки для малого судна.....	106

2.2.59.	Знак обмеження плавання по сезонному періоду.....	106
1		
2.2.59.	Знак обмеження плавання за часом доби.....	106
2		
2.2.59.	Знак комерційного використання малого судна.....	106
3		
2.2.60	Словесна характеристика в символі класу.....	106
2.2.61	Обмеження дії окремих знаків.....	111
2.3	Додаткові характеристики.....	111
2.4	Зміна знаків символу класу.....	112
3	Додаткові положення	112
3.4	Класифікація суден, що відповідають положенням Директиви 2013/53/EU і суден з класом ІКТ.....	112
4	Технічна документація	116
4.1	Загальні положення.....	116
4.2	Проектна документація судна в побудові.....	118
4.2.1	Загальні вимоги.....	118
4.2.2	Загальна частина.....	118
4.2.3	Документація щодо корпусу.....	122
4.2.4	Документація щодо пристроїв, обладнання та забезпечення.....	124
4.2.5	Документація щодо вантажопіймальних пристроїв.....	125
4.2.6	Документація щодо обладнання судна.....	127
4.2.7	Документація щодо остійності і маневреності.....	130
4.2.8	Документація щодо поділу на відсіки.....	132
4.2.9	Документація для призначення надводного борту.....	132
4.2.10	Документація щодо протипожежного захисту.....	133
4.2.11	Документація щодо механічних та котельних установок.....	134
4.2.12	Документація щодо систем і трубопроводів.....	137
4.2.13	Документація щодо електричного обладнання.....	139
4.2.14	Документація щодо обладнання автоматизації.....	142
4.2.15	Документація щодо запобігання забрудненню з суден.....	144
4.2.16	Документація з обмірювання суден.....	148
4.2.17	Документація на холодильні установки.....	149
4.3	Програми швартовних та ходових випробувань.....	149
4.4	Технічна документація для відновлювальних суден і суден, що переобладнуються або перекласифікуються.....	150
5	Класифікація холодильних установок	151
5.1	Загальні положення.....	151
5.2	Клас холодильної установки.....	151
5.3	Технічна документація холодильної установки.....	152
	ДОДАТОК 1	
	Перелік міжнародних стандартів ISO (серія 47.080: small craft), застосованих при розробці Правил класифікації та побудови малих суден (Правил М), 2024р	154

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЙНОЇ ТА ІНШОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

1.1.1 Ці Загальні положення класифікаційної та іншої діяльності, (надалі - Загальні положення), поширюються на класифікаційну та іншу діяльність Класифікаційного товариства Регістр судноплавства України, (надалі - Регістр), що здійснюється при:

розгляді та схвалені проектно - технічної документації суден і морських стаціонарних платформ, (надалі – МСП), в побудові, при їх ремонті, переобладнанні та модернізації, виготовленні матеріалів і виробів для суден і МСП;

проведенні технічного нагляду за суднами і МСП в побудові, при їх ремонті, переобладнанні та модернізації;

класифікації суден і МСП;

технічному нагляді за суднами і МСП в експлуатації.

1.1.2 Визначення та пояснення.

В Загальних положеннях застосовуються наступні визначення та пояснення:

Адміністрація - уряд держави, прапор якої судно має право нести або за чийм повноваженням судно дозволено експлуатуватися в конкретному випадку.

Альтернативні проектні рішення і засоби – застосування нових проектних рішень і засобів, не прописаних в Правилах Регістра, як класифікаційні вимоги, і які схвалені на основі інженерного аналізу, який підтверджує, що такі проектні рішення і засоби забезпечують рівноцінний рівень безпеки, передбачений вимогами Регістра.

Вимоги Регістра - вимоги Правил Регістра, міжнародних конвенцій та інших документів Міжнародної морської організації (ІМО), інших міжнародно-правових актів, що застосовуються в діяльності Регістра; вимоги урядів, які делегували Регістру відповідні повноваження, а також додаткові вимоги.

Власник - зареєстрований власник, власник судна, судновласник або будь-яка інша сторона, відповідальна за законом або за контрактом, утримувати судно морехідним або в експлуатації, маючи особливе відношення стосовно положень, що стосуються підтримання класу в Правилах класифікації суден або у відповідних положеннях, зазначених у спеціальних Правилах.

Додаткові вимоги – не передбачені Правилами та іншими нормативними документами Регістра вимоги, спричиненні особливостями об'єкту або умовами його експлуатації, що виставляються Регістром з метою забезпечення безпеки об'єктів технічного нагляду. Як безпека у даному випадку розуміється безпека плавання суден та конструктивна безпека МСП, охорона людського життя екіпажу та пасажирів судна та МСП, збереження вантажів, що перевозяться суднами, та запобігання забрудненню з суден.

Зацікавлена сторона - сторона, інша ніж Регістр, що має зацікавленість або відповідальність за судно, виріб, установку або систему, які підлягають класифікації або сертифікації (така як власник судна і його представники, суднобудівник, виготовлювач двигуна або постачальник деталей, що підлягають перевірці), яка звертається за послугою або від імені якого запитуються послуги.

Зміна (alteration) або модифікація (modification) - зміна, що не впливає на основні характеристики і/або конструктивні параметри судна.

Клієнт - зацікавлена сторона та будь-яка інша сторона, яка потребує послуги.

Класифікаційне товариство – юридична особа, яка видає, застосовує, підтримує і регулярно оновлює власні правила класифікації (включаючи технічні вимоги) щодо проектування, конструкції і огляду суден, оприлюднює реєстр (реєстр) суден, які класифіковані, а також здатне проводити огляди суден в побудові та в експлуатації.

Модернізація (modernization) - сукупність операцій по зміні конструкції судна (елемента судна) з метою покращення техніко-експлуатаційних характеристик, умов праці та побуту, приведення його у відповідність з новими вимогами і нормами, технічними умовами, показниками якості.

Об'єкти технічного нагляду (об'єкти нагляду) – зазначені в **1.2.11** судна та МСП, класифікація яких здійснюється Регістром, та об'єкти, що зазначені в Додатку 1 «Номенклатура об'єктів технічного

нагляду Регістра» частини 1 «Правил технічного нагляду за побудовою суден та виготовленням матеріалів і виробів».

Переобладнання (conversion) - сукупність операцій по зміні конструкції (елемента) судна з метою зміни його функціонального призначення.

Переобладнання судна суттєвого характеру, значне переобладнання або суттєве переобладнання (major conversion) - переобладнання, при якому судно або його частина піддається змінам відносно його типу, призначення або основних характеристик і/або конструктивних параметрів (таких як розміри, місткість, вагові характеристики, надводний борт, потужність силової установки, пасажиромісткість, вантажомісткість/вантажопідйомність тощо) або яке значно збільшує термін експлуатації судна, і при цьому такі зміни спричиняють необхідність застосування до судна або окремих його частин вимог Регістра, що не застосовувалися до судна до початку такого переобладнання. Характер переобладнання (суттєве/несуттєве) визначається Головним офісом Регістра (ГО) у кожному випадку.

Судно - судна, катери, човни та інші спеціальні установки, як наприклад морські споруди, плавучі засоби і підводні життєпридатні апарати.

Послуги - класифікаційна та інша діяльність, здійснена Регістром за запитом або від імені зацікавленої сторони.

Правила (Правила Регістра) - звід нормативно-технічних вимог Регістра до об'єктів технічного нагляду (зазначені в 1.3).

Технічний нагляд - перевірка відповідності об'єктів нагляду вимогам Регістра:

при розгляді і схваленні (узгодженні) технічної документації;

при оглядах об'єктів нагляду на етапах побудови, виготовлення, експлуатації, включаючи переобладнання, модернізацію та ремонт.

1.2 КЛАСИФІКАЦІЙНА ТА ІНША ДІЯЛЬНІСТЬ РЕГІСТРА

1.2.1 Регістр є національним класифікаційним товариством, яке здійснює технічний нагляд та класифікацію цивільних морських суден, суден змішаного і внутрішнього плавання, малих суден і МСП.

Регістр згідно з делегованими йому урядом України та урядами інших країн повноваженнями, відповідно до положень Міжнародного кодексу для визнаних організацій, здійснює в межах своєї компетенції огляди на відповідність вимогам міжнародних конвенцій, угод і договорів, стороною яких є ці країни.

1.2.2 Регістр є незалежною технічною організацією експертів. Регістр діє неупереджено і нейтрально.

Регістр є інспекційним органом, сертифікованим згідно з положеннями міжнародного стандарту ISO/IEC 17020 і має систему управління якістю, що відповідає і сертифікована на відповідність застосовним вимогам міжнародного стандарту ISO 9001, що підтверджується відповідними сертифікатами.

Регістр також бере участь у впровадженні національних і міжнародних правил і стандартів згідно з повноваженнями урядів.

1.2.3 Регістр встановлює технічні вимоги, що забезпечують умови безпечного плавання суден і рівень безпеки МСП відповідно до їх призначення, охорони людського життя суднових екіпажів і пасажирів і збереження вантажів, що перевозяться, на морі і на внутрішніх водних шляхах, запобігання забрудненню з суден і МСП, виконує огляди згідно з цими вимогами, здійснює класифікацію суден і МСП, встановлює валову і чисту місткості морських суден і суден змішаного плавання і обмірні характеристики суден внутрішнього плавання і малих суден, що класифікуються Регістром, визначені в результаті обміру суден.

1.2.4 Діяльність Регістра проводиться на підставі виданих Регістром Правил і має на меті визначити, чи відповідають об'єкти технічного нагляду Правилам і додатковим вимогам.

Правила, розроблені Регістром, відображають рівень його технічного досвіду на момент їх опублікування. Тому Регістр, хоч і зобов'язаний, також через свої дослідження і вдосконалення

розробок, до постійного оновлення Правил, не гарантує дотримання в них найсучаснішої науки та техніки на момент публікації або що вони відповідають розвинутим технічним вимогам Регістра або іншим.

Правила класифікації та побудови суден публікуються на веб-сайті Регістра: www.shipregister.ua.

Тлумачення вимог Правил та інших нормативних документів Регістру є компетенцією виключно Регістра.

1.2.5 Зацікавлена сторона повинна знати Правила на основі яких надаються послуги. З особливим відношенням до класифікаційних послуг особлива увага приділяється правилам щодо призупинення, зняття та відновлення класу.

У разі виникнення сумнівів або неточності, зацікавлена сторона негайно звертається до Регістра для роз'яснення.

Застосування і виконання Правил і додаткових вимог є обов'язком проектних організацій, судовласників, судоверфей, а також підприємств, які виготовляють матеріали і вироби, на котрі розповсюджуються вимоги Правил.

1.2.6 Діяльність Регістра не заміняє діяльності органів державної влади в області транспорту і в області риболовства зі здійснення державного нагляду за торговельним мореплавством, а також діяльності органів технічного контролю судовласників, судоверфей і підприємств-виготовлювачів.

1.2.7 Класифікаційна діяльність Регістра включає в себе:
розробку й видання Правил та інших нормативних документів;
розгляд і схвалення (узгодження) технічної документації;
проведення оглядів при побудові суден і МСП, при виготовленні та ремонті виробів і виготовленні матеріалів, використовуваних у суднобудуванні;
проведення оглядів суден і МСП в експлуатації, включаючи огляди при переобладнанні, модернізації та ремонті;
класифікацію суден і МСП з присвоєнням, поновленням, відновленням та перепризначенням класу;
оформлення й видачу документів Регістра;
облік суден та МСП;
публікацію Регістрової книги.

1.2.8 До іншої діяльності Регістра відносяться:
огляди при побудові і в експлуатації, включаючи огляди при переобладнанні, модернізації й ремонті, суден і МСП, при виготовленні й ремонті виробів і виготовленні матеріалів, використовуваних у суднобудуванні, відповідно до положень міжнародних конвенцій і угод;
аналіз, вивчення і облік аварійних випадків на суднах і МСП;
ініціативні огляди суден, у тому числі по зауваженнях органів контролю Держави Порту/вимогам Держави Прапора;
інша діяльність, не пов'язана із класифікацією суден і МСП.

1.2.9 Підтвердження чи посвідчення відповідності суден і МСП, а також судового обладнання, матеріалів і виробів, що є об'єктами технічного нагляду, вимогам Правил і нормативним документам Регістра, є компетенцією виключно Регістру і здійснюється згідно з встановленим нормативними документами Регістра порядком.

Дотримання вимог Правил Регістра при побудові судна чи МСП або виготовленні судового обладнання, матеріалу і виробу, що є об'єктом технічного нагляду, підтверджується чи посвідчується наданням відповідних свідоцтв та сертифікатів Регістра.

Будь-які твердження про відповідність об'єкту вимогам Правил Регістра, зроблені або документально оформлені іншою чим Регістр організацією, не можуть вважатися підтвердженням такої відповідності без належним чином оформленого підтвердження Регістра.

1.2.10 Застосування Правил класифікації та побудови суден і МСП не стосується можливих претензій на охоронні права третіх осіб.

1.2.11 Регістр здійснює класифікацію цивільних морських, змішаного (море-ріка та ріка-море), внутрішнього плавання, малих суден і водних мотоциклів та МСП і технічний нагляд за цими суднами

та МСП в побудові та експлуатації, крім спортивних суден, водних атракціонів, у т.ч «банани» та подібні; дощок для серфінгу, зокрема з вітрилом або приводом; антикварних та історичних суден та їх копій, позначених як такі виробником; каное, байдарок, гондол і водних велосипедів.

Суднам флоту рибної промисловості України (самохідних - з головними двигунами потужністю менш як 55кВт, несамохідних - валовою місткістю менш як 80), що не підлягали нагляду класифікаційного товариства до 01.01.2022 року **клас Регістра може не присвоюватися**, а технічний нагляд Регістр проводить з врахуванням їх класифікації, що визначена у судновій технічній документації, розробленій ДП «Південний науково-дослідний і проектно-конструкторський інститут по розвитку флоту рибного господарства» (ДП ПІВДЕНДНІПРОРИБФЛОТ) та згідно «Інструкції з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства» Регістра судноплавства України.

Судна флоту рибної промисловості України (самохідні - з головними двигунами потужністю менш як 55кВт, несамохідні - валовою місткістю менш як 80), які побудовані після 01.01.2022 року підлягають класифікації згідно діючих Правил Регістра України.

1.2.12 Регістр проводить огляд суднових холодильних установок відносно безпеки суден, належного перевезення вантажів, запобігання дії холодильних агентів на навколишнє середовище щодо руйнування озону, а також здійснює класифікацію холодильних установок суден.

1.2.13 Регістр проводить огляд суднових вантажопідіймальних пристроїв вантажопідйомністю 1т і більше.

1.2.14 Технологічні та спеціальні пристрої суден риболовецьких, кабельних, технічного флоту і спеціального призначення не підлягають огляду Регістром, за винятком обладнання, зазначеного у відповідних Правилах Регістра.

1.2.15 Регістр розглядає і узгоджує проекти стандартів та інших нормативних документів, пов'язаних з його діяльністю. Стандарти та нормативні документи, застосовані без попереднього узгодження їх з Регістром, розглядаються ним на відповідність застосовним вимогам Правил у складі наданої для розгляду технічної документації.

1.2.16 Регістр може здійснювати експертизи і брати участь в експертизах з технічних питань, що входять у сферу його діяльності.

1.2.17 Регістр видає Регістрову книгу суден, у якій містяться відомості про судна довжиною більше **20 метрів** незалежно від типу та призначення, а також про пасажирські судна, криголами, буксири, штовхачі, плавучі крани, судна технічного флоту, судна спецпризначення і судна, призначені для перевезення небезпечних вантажів, незалежно від їх довжини, що мають клас Регістру.

1.2.18 Роботи (послуги) Регістра оплачуються згідно з тарифами, що визначаються відповідно до діючої системи ціноутворення Регістру. Роботи оплачуються також у випадках, коли виявляється неможливість досягнення результатів, які бажає клієнт, включаючи класифікацію судна чи МСП, внаслідок невідповідності об'єкта встановленим вимогам незалежно від моменту встановлення такої невідповідності. У випадку невиконання або виконання неналежним чином обов'язків перед Регістром, Регістр має право на затримку видачі Свідоцтв та інших документів, не присвоювати клас або, коли клас вже присвоєно, призупинити його дію або зняти клас судна, по якому не виконано або виконано неналежним чином обов'язок перед Регістром, у тому числі з оплати його послуг, та вилучати (робити запис про недійсність) видані Регістром документи.

1.2.19 Здійснення технічного нагляду за іншими суднами, установками та пристроями, які не зазначені в **1.2.11 ÷ 1.2.13**, проводиться за результатами аналізу наданої детальної інформації та попереднього огляду з метою визначення можливості прийняття під технічний нагляд і їх класифікацію, при необхідності, у кожному конкретному випадку.

1.3 ПРАВИЛА

1.3.1 Застосовувані Правила.

1.3.1.1 Регістр розробив, затвердив, видав і застосовує у своїй діяльності при технічному огляді такі Правила, Керівництва і Інструкції:

- .1 Правила класифікації та побудови суден, що складаються з частини I «Класифікація» і Правил: Правила класифікації та побудови морських суден; Правила класифікації та побудови суден змішаного плавання; Правила класифікації та побудови суден внутрішнього плавання; Правила класифікації та побудови малих суден;
- .2 Правила щодо обладнання морських суден;
- .3 Правила про вантажну марку морських суден;
- .4 Правила щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден;
- .5 Правила класифікації та побудови високошвидкісних суден;
- .6 Правила класифікації та побудови суден для перевезення зріджених газів наливом;
- .7 Правила класифікації та побудови суден для перевезення стиснутого природного газу;
- .8 Правила класифікації та побудови хімовозів;
- .9 Правила класифікації, побудови і обладнання плавучих бурових установок і морських стаціонарних платформ;
- .10 Правила класифікації та побудови придатних для життя підводних апаратів, суднових водолазних комплексів і пасажирських підводних апаратів;
- .11 Правила запобігання забрудненню з суден;
- .12 Правила перевезення зерна;
- .13 Правила побудови корпусів суден і плавучих споруд з використанням залізобетону;
- .14 Правила обмірювання морських суден та суден змішаного плавання;
- .15 Правила обміру суден внутрішнього плавання;
- .16 Правила побудови морських суден з використанням елементів суден-донорів, що експлуатувалися;
- .17 Керівництво з оновлення суден внутрішнього та змішаного плавання;
- .18 Правила технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів та виробів;
- .19 Правила огляду суден;
- .20 Керівництво з огляду малих суден та водних мотоциклів в експлуатації;
- .21 Керівництво з огляду морських суден в експлуатації;
- .22 Керівництво з технічного нагляду за плавучими буровими установками та морськими стаціонарними платформами;
- .23 Інструкція з визначення відповідності технічного стану малих суден флоту рибної промисловості, які не підлягали нагляду класифікаційного товариства.

1.3.1.2 Крім Правил, зазначених в 1.3.1.1, Регістр застосовує у своїй діяльності при технічному нагляді також наступні правила та інші нормативні документи:

- .1 Суецькі правила обміру;
- .2 Правила обміру суден для Панамського каналу;
- .3 інші визнані Регістром зовнішні нормативні документи.

1.3.1.3 Регістр також розробляє, видає й застосовує у своїй діяльності керівництва з огляду суден і МСП, матеріалів і виробів, що використовуються у суднобудуванні, і інші керівництва та технічні вимоги, що відповідно регламентують діяльність Регістра в інших сферах.

1.3.2 Застосування Правил до суден і МСП у побудові, матеріалів і виробів.

1.3.2.1 Заново видані Правила і зміни, внесені в Правила, набирають чинності з дати введення їх в дію, вказаної в анотації на звороті титульного аркуша Правил. До набрання чинності Правил вони носять рекомендаційний характер.

1.3.2.2 Для нових суден і МСП, що будуються за схваленими Регістром проектами, застосовуються, як правило, Правила й зміни, внесені в них, що діють на дату підписання контракту на побудову судна (серії однотипних суден) або МСП відповідно.

У випадку якщо проект судна/МСП представляється на схвалення Регістру до підписання контракту на побудову і при відсутності контракту, застосовуються Правила й зміни, внесені в них, що діють на дату заявки клієнта на розгляд проекту. У цьому випадку, якщо на дату підписання контракту на побудову судна/МСП набули чинності нові Правила або зміни до них, схвалений проект судна/МСП повинен бути відкоректований з врахуванням вимог цих нових Правил або змін.

1.3.2.3 Нові або модифіковані вимоги Правил Регістра, які вступають в силу після дати контракту на побудову судна (серії однотипних суден) або МСП, можуть застосовуватися у наступних випадках, якщо:

- .1 отриманий обґрунтований письмовий запит від сторони, що подала заявку на класифікацію;
- .2 кіль ще не закладено, але пройшло більше одного року з дати підписання контракту;
- .3 передбачається використання раніше схваленої документації для цілей нового контракту на побудову.

1.3.2.4 Матеріали і вироби, технічна документація на які подається для схвалення Регістру після набрання чинності Правил або змін, внесених в Правила, повинні відповідати вимогам цих Правил і змін.

1.3.2.5 Застосування Правил і змін, що вносяться до Правил, для допоміжних та інших суден військово – морського флоту здійснюється за результатами аналізу наданої детальної інформації та попереднього огляду з метою визначення можливості прийняття даних суден під технічний нагляд і їх класифікацію, при необхідності, у кожному конкретному випадку.

1.3.2.6 Застосування Правил Регістра судноплавства України, під час здійснення технічного нагляду при розгляді і схваленні (узгодженні) технічної документації та при оглядах на етапах побудови, виготовлення, експлуатації, включаючи переобладнання, модернізацію та ремонт суден, у межах спільної класифікації додатково може регулюватися Угодою про спільну класифікацію з урахуванням вимог розділу 15 частини I «Організаційні положення по технічному нагляду» Правила технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів та виробів, див., також 1.2.2 і 2.1.6 частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

1.3.3 Застосування Правил до суден і МСП в експлуатації (за виключенням Правил огляду суден і МСП в експлуатації).

1.3.3.1 На судна і МСП в експлуатації, як класифіковані Регістром, так і які вперше класифікуються Регістром, поширюються вимоги Правил, які діяли на дату їх побудови, якщо в наступних змінах до цих Правил або в прийнятих потім наступних виданнях Правил, спеціально не обумовлене інше щодо вимог, що поширюються на судна і МСП в експлуатації.

1.3.3.2 Судно, піддане ремонту, переобладнанню або модернізації, а також відповідне обладнання, пристрої і т.п. повинні відповідати принаймні вимогам Правил Регістра і, якщо застосовні, міжнародних конвенцій, кодексів, що застосовувалися раніше до цього судна. Заново встановлені конструкції, механізми і обладнання повинні відповідати вимогам діючих Правил Регістра і, якщо застосовні, міжнародних конвенцій, кодексів, наскільки це доцільно і технічно здійснено.

Судно, піддане переобладнанню суттєвого/значного характеру, а також відповідні конструкції, механізми і обладнання повинні відповідати вимогам Правил Регістра і застосовних міжнародних конвенцій в тій мірі, як це визначено наявними в цих Правилах і конвенціях положеннями, які вступили в силу на дату початку такого переобладнання.

1.3.3.3 Для цілей цього пункту термін «якщо спеціально не обумовлене інше» означає застосовні до конкретного судна вимоги Регістра і/або додаткові вимоги, або національні вимоги Адміністрації, або, для суден, що здійснюють міжнародні рейси, вимоги міжнародних конвенцій і кодексів і/або Адміністрації, в яких зазначено, до яких суден в експлуатації, в якій мірі і з якої дати або моменту вони обов'язкові до застосування.

1.3.4 Відхилення від Правил Регістра.

1.3.4.1 Регістр може дати згоду на застосування матеріалів, виробів і конструкцій судна і МСП або окремих їх пристроїв інших, ніж це передбачено Правилами, за умови, що вони забезпечують рівень безпеки не нижче встановленого Правилами, як класифікаційними вимогами Регістра.

У зазначених випадках Регістру повинні бути надані дані, що дають змогу встановити відповідність цих матеріалів, конструкцій і виробів умовам, що забезпечують безпеку плавання судна і рівень безпеки МСП відповідно до їх призначення, охорону людського життя і збереження вантажів, що перевозяться, на морі і на внутрішніх водних шляхах і запобігання забрудненню з суден і МСП навколишнього середовища.

Наявність сертифікату CE може бути врахована за відповідністю стандартів EN.

1.3.4.2 Якщо конструкція судна і МСП, окремих механізмів, пристроїв, обладнання та забезпечення або застосовані матеріали не можуть бути визнані достатньо перевіреними в експлуатації, Регістр може вимагати проведення спеціальних випробувань під час побудови, а при експлуатації може скоротити строки між періодичними оглядами або збільшити обсяг цих оглядів.

Якщо Регістр визнає це необхідним, відповідні записи про обмеження можуть бути внесені в класифікаційні або інші документи, що видаються Регістром, та в Регістрову книгу суден. Обмеження знімаються після одержання задовільних результатів у процесі експлуатації.

1.4 ДОКУМЕНТИ

1.4.1 В результаті своєї діяльності Регістр видає відповідні документи:

.1 свідоцтва, що підтверджують виконання вимог Правил класифікації та побудови суден і правил класифікації та побудови окремих типів суден;

.2 свідоцтва, що посвідчують придатність судна до плавання і передбачені Кодексом торговельного мореплавства;

.3 свідоцтва, передбачені міжнародними конвенціями, кодексами та іншими міжнародними інструментами;

.4 акти оглядів, що є підставою для видачі відповідних свідоцтв;

.5 документи на матеріали і вироби, що підтверджують їх відповідність вимогам Правил Регістра;

.6 свідоцтва, що посвідчують придатність до плавання суден флоту рибної промисловості, що не підлягали нагляду Регістру до 01.01.2022 року, а саме: самохідні судна, які використовуються для рибогосподарської діяльності, з потужністю головних двигунів менше 55кВт (75к.с.), несамохідні судна валовою місткістю менше 80.

Будь-які судові документи, що видаються на судно Регістром за дорученням Адміністрації країни прапора судна, оформляються на умовах і за формою, що обумовлюються зазначеним дорученням і нормативними документами, згідно з якими ці документи оформляються.

1.4.2 Документом, що підтверджує відповідність судна, на яке поширюються положення Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/45/ЄС від 6 травня 2009 року стосовно правил та норм безпеки на пасажирських суднах внутрішнього морського (каботажного) плавання з поправками, далі Директива 2009/45/ЄС, зі знаками району плавання згідно з **2.2.5.1.5** частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден, є Свідоцтво про безпеку пасажирського судна.

Документом, що підтверджує відповідність положенням Директиви 2009/45/ЄС високошвидкісного пасажирського судна, яке згідно з Директивою повинно відповідати вимогам Кодексу про безпеку високошвидкісних суден з виконанням Правил класифікації та побудови високошвидкісних суден, є Свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна, а документом для такого судна, яке повинно відповідати вимогам Кодексу про безпеку суден з динамічними принципами підтримання, Свідоцтво про конструкцію, обладнання і забезпечення судна з динамічними принципами підтримання.

Адміністрацією Держави прапору відповідно до Статті 13 Директиви 2009/45/ЄС видаються відповідно Дозвіл на експлуатацію високошвидкісного судна і Дозвіл на експлуатацію судна з динамічними принципами підтримання.

Положення Директиви 2009/45/ЄС поширюються на нижче указані пасажирські судна, незалежно від їх прапору, які здійснюють внутрішні морські (каботажні) рейси:

- нові та існуючі пасажирські судна довжиною 24 метри та більше;
- високошвидкісні пасажирські судна.

Директива не поширюється на:

- пасажирські судна, які є:

військовими суднами або суднами для перевезення військ;

вітрильними суднами;

суднами, які рухаються не за допомогою механічних засобів;

традиційними суднами;

дерев'яними суднами примітивної конструкції;

оригіналами чи індивідуальними копіями історичних пасажирських суден, які спроектовані до 1965 року, побудованими переважно з оригінальних матеріалів;

прогулянковими яхтами;
суднами, які використовуються виключно у портових зонах;
прибережними обслуговуючими суднами; або
тендерами.

- високошвидкісні пасажирські судна, які є:
військовими суднами або суднами для перевезення військ;
прогулянковими суднами;
суднами, які використовуються виключно у портових зонах;
прибережними обслуговуючими катерами.

1.4.3 Регістр, відповідно до повноважень від Уряду України, на судна внутрішнього плавання по Дунаю додатково видає:

Суднове свідоцтво – на судна:

з найбільшою довжиною корпусу 20м і більше;

$L \times B \times T$ яких становить об'єм, рівний 100м^3 і більше;

буксири і/або штовхачі, призначені для буксирування, штовхання суден, зазначених вище, або приведення їх в рух зі сторони борту;
пасажирські,

які призначені для експлуатації на внутрішніх водних шляхах згідно з Європейськими правилами судноплавства і класифіковані у відповідності з Правилами СВП, котрі враховують вимоги «Рекомендацій, що стосуються технічних приписів для суден внутрішнього плавання», в редакції 2014 р. з доповненнями та доданих до Резолюції №61 ЄЕК ООН «Рекомендацій, що стосуються узгоджених на європейському рівні технічних приписів, застосовних до суден внутрішнього плавання» з поправками, за винятком положень глави 23 «Екіпажі», крім розділу 23-9, і Додатків 3 (знаки і сигнали безпеки), крім попереджувальних протипожежних знаків, і 5 (службова книжка), у відповідності з Конвенцією про режим судноплавства на Дунаї 1948 р.,

крім поромів;

Якщо застосування вимог підрозділу **10.6** частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення. Сигнальні засоби» Правил СВП, що враховує особливі потреби осіб з обмеженою рухливістю відносно безпеки, на практиці є трудним або пов'язане з неприйнятно високими затратами, Регістр і Адміністрація може допустити виключення з цих вимог. Ці виключення повинні бути указані в Судновому свідоцтві.

Регістр, як компетентний орган з огляду суден внутрішнього плавання згідно з наданими йому Урядом України повноваженнями, видає Суднове свідоцтво і є Адміністрацією за визначенням названих Рекомендацій. Правила СВП, що враховують положення названих Рекомендацій, вводяться в дію Регістром, як Адміністрацією, і застосовуються до судна, киль якого закладений або яке перебуває в подібній стадії побудови в дату або після дати введення в дію відповідної редакції Правил СВП, яке за визначенням Рекомендацій є новим судном.

Свідоцтво про допуск ВОПНВ або Тимчасове свідоцтво про допуск ВОПНВ – на судно, що задовольняє вимогам частини XIII «Судна для перевезення небезпечних вантажів» Правил СВП, котрі враховують вимоги до суден доданих до «Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів по внутрішніх водних шляхах» Правил (нове зведене видання ВОПНВ (ВОПНВ 2023 року), введене в дію з 1 січня 2023 року).

Регістр, як рекомендоване для визнання в рамках ВОПНВ класифікаційне товариство та визнане Україною класифікаційне товариство та орган з огляду, компетентний в галузі побудови і огляду суден, з делегуванням йому повноважень на видачу свідоцтв про допущення ВОПНВ та тимчасових свідоцтв про допущення ВОПНВ, видає названі свідоцтва в Україні згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 04.04.2017 р. №126 «Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України» після приведення судна у відповідність з вимогами глави 8.1 частини 8 та частини 9 Правил ВОПНВ з пред'явленням його для огляду згідно з 12.3 частини IV Правил огляду суден для оформлення Свідоцтва про допущення ВОПНВ з урахуванням пункту 1.16.1 глави 1.16 частини 1 Правил ВОПНВ.

Свідоцтво про придатність РЛС для експлуатації на Дунаї, Свідоцтво про придатність для експлуатації покажчика швидкості повороту і Свідоцтво про правильність установки і

придатність до роботи радіолокаційної станції і показчика швидкості повороту – на радіолокаційні станції, показчики швидкості повороту і судно, обладнане ними, відповідно до «Рекомендацій про основні технічні й експлуатаційні параметри радіолокаційних станцій, що використовуються у судноплавстві на Дунаї»;

Suez canal special Tonnage Certificate – на судно, обміряне згідно з Суецьким правилам обмірювання місткості, для проходу Сулинського каналу;

Обмірне свідоцтво судна внутрішнього плавання – на судно, обміряне згідно з «Конвенцією про обмір суден внутрішнього плавання», 1966 р. і «Правилами обміру суден внутрішнього плавання».

1.4.4 Судна, призначені для перевезення вантажів на внутрішніх водних шляхах України, обмірюються згідно з «Правилами обміру суден внутрішнього плавання» з видачею на них **Обмірного свідоцтва судна внутрішнього плавання**.

1.4.5 При прийнятті Урядом України нормативно-правового акту про впровадження в національне законодавство Директиви (EU) 2016/1629 Європейського Парламенту і Ради від 14.09.2016 року щодо встановлення технічних вимог для суден внутрішнього плавання, яка змінює Директиву 2009/100/ЄС і скасовує Директиву 2006/87/ЄС» зі змінами, якою встановлюються мінімальні технічні вимоги для суден внутрішнього плавання згідно зі стандартом ES-TRIN 2023, з наданням повноважень Регістру, як компетентному органу, виконувати відповідні огляди суден внутрішнього плавання та видавати **Свідоцтво судна внутрішнього плавання** згідно з положеннями названої директиви, Регістр видає:

Свідоцтво судна внутрішнього плавання – на судна:

- з найбільшою довжиною корпусу 20м і більше;

- $L \times B \times T$ яких становить об'єм, що дорівнює 100м^3 і більше;

- буксири і/або штовхачі, призначені для буксирування чи штовхання суден, зазначених вище, або плавучого обладнання, або призначених для переміщення таких суден, або плавучого обладнання лагом біля борту;

- пасажирські;

- плавуче обладнання,

які призначені для експлуатації на внутрішніх водних шляхах України та європейських внутрішніх водних шляхах і класифіковані відповідно до Правил СВП 2022 року, котрі враховують положення стандарту ES-TRIN 2023, з врахуванням положень названої Директиви, крім поромів.

1.5 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ РЕГІСТРУ

1.5.1 Регістр ретельно підбирає своїх інспекторів та всіх інших осіб, які забезпечують виконання Регістром своїх функцій, і доручає надання послуг фахівцям, які мають достатню кваліфікацію і виконують свої функції з належною старанністю.

1.5.2 Регістр несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків тільки при наявності вини (умислу або необережності).

Регістр відшкодовує збитки особам, які перебувають з ним у договірних відносинах, пов'язаних з Правилами Регістра, і які зазнали збитків внаслідок невиконання або неналежного виконання Регістром договірних зобов'язань з необережності, у розмірі, що не перевищує оплачену суму згідно з договором (рахунком-фактурою) за надані Регістром послуги і тільки у випадку, якщо доведено причинний зв'язок між невиконанням чи неналежним виконанням Регістром договірних зобов'язань та збитками контрагента з цього приводу.

1.5.3 Регістр не несе відповідальності за збитки клієнта, що виникли у зв'язку з застосуванням ним прав, обумовлених в **1.2.18**. Відповідальність Регістра перед клієнтом за непрямі збитки виключається.

1.6 КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

1.6.1 Регістр розглядає як конфіденційні будь-які документи та іншу інформацію, подані, видані або, які стали відомими Регістру у зв'язку з наданням ним послуг, і їх зміст або копії документів та інформації не передає третім особам без письмової згоди уповноважених у кожному випадку осіб сторони, що подала заявку, крім випадків, коли таке передавання пов'язане з одержанням офіційних дозволів, документів для виконання договору (контракту) або сплати податків, інших обов'язкових

платежів, а також у випадках, передбачених відповідним міжнародним, європейським чи національним чинним законодавством, яке регулює зобов'язання Сторін або інструкціями компетентного органу. Повноваження слід підтверджувати у кожному окремому випадку.

Обов'язки Регістра перед органами Держави Прапора згідно з діючими угодами між Регістром і Державою Прапора залишаються непорушними.

1.6.2 Інформація про статус і чинність класу та дійсних свідоцтв, включаючи їх зміну, зміни знаків, призупинення, зняття класу, рекомендації/умови класу, умови експлуатації або обмеження видані для класифікованих суден та іншої пов'язаної інформації, яка може вимагатися, можуть бути опубліковані на веб-сайті Регістра або поширені іншими засобами без попередньої згоди зацікавленої сторони.

Інформація про статус та дійсність інших свідоцтв та посвідчень також може бути опублікована на веб-сайті Регістра або поширена іншими засобами без попередньої згоди зацікавленої сторони.

1.6.3 У разі зміни класу, встановлення другого класу або виведення з подвійного/сумісного класу, зацікавлена сторона бере на себе зобов'язання надавати або дозволити Регістру надавати іншому класифікаційному товариству з усіма планами побудови та кресленнями, свідоцтва, документи та інформацію, що стосуються класифікованого судна, у тому числі файл його історії, які інше класифікаційне товариство може вимагати з метою класифікації відповідно до його чинних положень та відповідної процедури. Це є обов'язком власника заручитися, щоб, при необхідності, згода будівельника була отримана з урахуванням надання планів і креслень новому товариству, або шляхом відповідного закріплення в контракті побудови або іншій угоді.

У разі, якщо власність судна, виробу чи системи, що підлягає сертифікації, передається новому власнику, останній повинен мати право доступу до всіх відповідних креслень, специфікацій, документів або інформації наданої Регістром або яка надійшла до відома Регістра під час надання ним своїх послуг, якщо це стосується періоду до передачі права власності.

1.7 УМОВИ ДІЇ ПОЛОЖЕНЬ

Визнання недійсними окремих положень Загальних умов не має наслідком визнання недійсності інших положень та Загальних умов в цілому.

У випадку виникнення сумнівів щодо тлумачення положень цих Загальних умов, перевага надається тексту українською мовою.

2 ТЕХНІЧНИЙ НАГЛЯД

2.1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

2.1.1 Для здійснення оглядів судновласники, адміністрація судноверфей, підприємств (виготовлювачів) та інших організацій (підприємств) повинні забезпечити представникам Регістру можливість проведення оглядів суден і МСП, вільний доступ у всі місця, де виконуються роботи, пов'язані з виготовленням і випробуванням матеріалів і виробів, і забезпечити всі необхідні умови проведення оглядів.

У разі необхідності, за поданням Регістру повинні бути також забезпечені доступ до об'єктів нагляду та умови для виконання робіт представниками Регістру разом з зовнішніми аудиторами при здійсненні останніми перевірок системи управління якістю Регістра.

2.1.2 Судновласники, судноверфі, проектні організації і заводи-виготовлювачі зобов'язані виконувати вимоги, що пред'являються Регістром або його інспекторами під час здійснення ними своєї діяльності.

2.1.3 Будь-які зміни, що стосуються конструкції судна та МСП, матеріалів і виробів, на які поширюються вимоги Правил, здійснювані судновласниками, судноверфями, проектними організаціями і підприємствами (виготовлювачами), повинні бути схвалені Регістром до їх реалізації.

2.1.4 Будь-які розбіжності щодо технічних питань між зацікавленою стороною та інспектором Регістра при виконанні його функцій мають бути підняті письмово так швидко, настільки можливо перед Регістром, що дозволить усунути будь-які розбіжності у судженнях або дискусію. Спірні питання, що виникають у процесі діяльності Регістра і не знаходять вирішення в підрозділах Регістра,

можуть бути подані судновласниками, судноверфями, підприємствами (виготовлювачами) та іншими організаціями (підприємствами) безпосередньо на ім'я керівництва Регістру. Рішення керівництва Регістру є остаточним.

2.1.5 Регістр може відмовитися від проведення огляду у випадках, якщо судноверф або підприємство (виготовлювач) систематично порушує Правила, а також якщо Сторона, що уклала з Регістром договір, не виконує свої договірні зобов'язання.

2.1.6 При виявленні дефектів матеріалу або виробу, що має чинний документ, Регістр може вимагати проведення додаткових випробувань або відповідних виправлень, а якщо неможливо усунути виявлені дефекти, може анулювати цей документ.

2.1.7 Огляди, проведені Регістром, включають, але не обмежуються цим, візуальний огляд та неруйнівні випробування. Якщо інше не вимагається, огляди проводяться шляхом вибіркового технічних прийомів і не складаються з комплексної перевірки або моніторингу судна або об'єктів, що підлягають сертифікації. Огляди та перевірки, виконані Регістром на борту судна, не обов'язково вимагають постійної і безперервної присутності інспектора Регістра. Регістр може також проводити лабораторні випробування, підводні огляди та інші перевірки, що здійснюються під відповідальність кваліфікованих постачальників послуг. Методики огляду та процедури визначаються Регістром на основі його досвіду і знання і відповідно до загальноприйнятих технічних стандартів в галузі.

2.1.8 Клас присвоєний судну, відповідні акти, свідоцтва, сертифікати або будь-який інший документ або інформація, видані Регістром, відображає висновок Регістра щодо відповідності, на час надання послуги, судна чи виробу, що підлягає сертифікації, застосовним Правилами (з урахуванням передбачуваного застосування та протягом відповідного періоду часу).

Регістр не зобов'язаний робити свідчення або надавати інформацію відносно елементів або фактів, які не є частиною конкретного огляду ініційованого зацікавленою стороною або від її імені.

2.1.9 Ні акт, сертифікат, штамп на документі, висновок, Класифікаційне свідоцтво, документ або інформація, видані або надані як частина наданої Регістром послуги не мають будь-якого юридичного ефекту або наслідків, інших чим відображення того, що, на підставі перевірки, виконаної Регістром, судно, конструкція, матеріали, обладнання, механізм або будь-який інший предмет, охоплений таким документом або інформацією, відповідає Правилам. Будь-який такий документ видається виключно для використання Регістром, його службами та клієнтами або іншими належним чином уповноваженими органами і не з іншою метою. Тому Регістр не може бути притягнуто до відповідальності за будь-який вчинений акт або документ, виданий іншими сторонами на підставі свідчень або інформації, наданої Регістром. Дійсність, застосування, зміст і тлумачення Класифікаційного свідоцтва або будь-якого іншого документа або інформації, виданих Регістром у зв'язку з його послугами, є врегульованими Правилами Регістра, який є єдиним суб'єктом з правом робити таке тлумачення.

2.1.10 Класифікація судна або видача сертифіката або іншого документа, пов'язаного з класифікацією або сертифікацією та взагалі з наданням послуг Регістром мають чинність, надану згідно з Правилами Регістра в час присвоєння класу або видачі сертифіката; у жодному випадку це не означає свідчення чи гарантію щодо морехідності, структурної цілісності, якості або придатності для певної цілі або експлуатації будь-якого судна, конструкції, матеріалу, обладнання або механізму перевірених або випробуваних Регістром.

2.1.11 Будь-який документ, виданий Регістром в зв'язку з його діяльністю, відображає стан судна або предмету сертифікації або іншої діяльності на момент перевірки.

2.1.12 Правила, огляди та дії, що виконуються Регістром, акти, сертифікати та інші документи, видані Регістром, жодним чином не призначені замінити повноваження і обов'язки інших сторін, таких як Уряди, проєктанти, суднобудівники, виробники, ремонтники, постачальники, підрядники або субпідрядники, власники, оператори, фрахтувальники, страховики, продавці або встановлені покупці судна або іншого оглянутого виробу або системи.

Ці документи та діяльність не звільняють такі сторони від будь-якого виконання, гарантії, відповідальності, повноважень або обов'язків (також контрактного характеру), виражених або які підрозуміваються, або в будь-якому випадку покладених на них, вони також не надають таким сторонам будь-якого права, претензії чи причини дії проти Регістра. З особливою увагою до обов'язків

власника судна, послуги, що надаються Регістром, не звільняють власника від його обов'язку забезпечити належне технічне обслуговування судна і забезпечити морехідність на весь час. Так само Правила, виконані огляди, акти, сертифікати та інші документи, видані Регістром, не призначені страхувати покупців судна, його компонентів або будь-яких інших обстежених або сертифікованих виробів, не звільняють продавця від обов'язків, що випливають з законодавства або договору, що стосуються якості, комерційної цінності або характеристик товару, які є предметом угоди.

Тому в жодному випадку Регістр не бере на себе зобов'язань вищезгаданих сторін, навіть коли це є консультації у зв'язку з питаннями, які не підпадають під дію його Правил або інших документів.

З огляду на вищевикладене, зацікавлена сторона бере на себе зобов'язання звільнення та утримання Регістра від будь-якої претензії третьої сторони, а також від будь-якої відповідальності відносно останньої щодо послуг, що надаються.

Оскільки вони не передбачені в цих Загальних положеннях, повноваження та обов'язки власника та зацікавлених сторін щодо послуг, що надаються Регістром, описані в Правилах, що застосовуються до конкретної наданої послуги.

2.2 НАГЛЯД ЗА ВИГОТОВЛЕННЯМ МАТЕРІАЛІВ І ВИРОБІВ

2.2.1 У відповідних частинах Правил наводяться переліки матеріалів і виробів, виготовлення яких повинно здійснюватися під технічним наглядом Регістра, а також регламентовані Регістром технологічні процеси.

Регістр може здійснювати огляди матеріалів і виробів: нових, вперше пред'явлених або не перерахованих в зазначених переліках за умови надання інформації:

- відповідності стандартам;
- повну інформацію щодо властивостей та показників матеріалів; або

- Декларації про відповідність (EU Declaration of conformity), складена виробником судна або його повноважним представником, якщо останній є виробником за дорученням та має відповідні повноваження, або, для суден з довжиною корпусу від 12м до 24м проектних категорій А, В і С, Декларація про відповідність (EU Declaration of conformity) і копія Сертифіката ЄС схвалення типу (EU type-examination certificate (з додатком) або копія Сертифіката відповідності (Certificate of conformity), виданих нотифікованим органом.

2.2.2 Виготовлення матеріалів і виробів, що є об'єктами нагляду Регістру, повинно проводитися згідно з схваленою Регістром технічною документацією.

2.2.3 При здійсненні огляду Регістр може перевірити виконання конструктивних, технологічних і виробничих нормативів і процесів, що не регламентовані Правилами, але впливають на виконання вимог Правил.

2.2.4 Застосування нових або вперше пред'явлених Регістру матеріалів, виробів або технологічних процесів, що є об'єктами огляду Регістру, при побудові і ремонті суден і МСП, виготовленні матеріалів і виробів, повинно бути схвалене Регістром. Для цього зразки матеріалу, виробу або нові технологічні процеси після схвалення Регістром технічної документації повинні бути піддані випробуванням в обсязі, узгодженому з Регістром.

2.2.5 Огляд Регістру при виготовленні матеріалів та виробів здійснюється його інспекторами або може бути доручений Регістром іншому класифікаційному товариству на основі договору про взаємне заміщення.

2.2.6 У встановлених Регістром випадках підприємство (виготовлювач) підлягає огляду Регістром для перевірки можливостей підприємства виготовляти матеріали і вироби, що відповідають вимогам Регістру.

2.2.7 У процесі нагляду за виготовленням матеріалів і виробів повинні піддаватися необхідним оглядам і випробуванням у встановленому Регістром порядку і обсязі.

2.2.8 Матеріали і вироби, виготовлені відповідно до вимог Регістру, повинні мати встановлені Регістром документи й у необхідних випадках клейма, і маркування, які дозволяють встановити їх відповідність цим документам.

2.2.9 В обґрунтованих випадках Регістр може для окремих виробів встановити спеціальні умови їх застосування.

2.3 НАГЛЯД ЗА ПОБУДОВОЮ, ВІДНОВЛЕННЯМ АБО ПЕРЕОБЛАДНАННЯМ СУДЕН І МСП

Огляди при побудові, відновленні або переобладнанні суден і МСП здійснюють інспектори Регістру на основі схваленої Регістром технічної документації. Обсяг оглядів, вимірів і випробувань, здійснюваних при огляді, встановлюється Регістром на основі чинних інструкцій і залежно від конкретних умов.

2.4 ОГЛЯД СУДЕН І МСП В ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Огляд суден і МСП в експлуатації проводиться відповідно до Правил огляду суден, Керівництва з огляду морських суден в експлуатації та інших нормативних документів Регістра.

2.5 ОГЛЯДИ ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ ТА УГОД

2.5.1 Загальні положення.

У відповідних Правилах й інших нормативних документах Регістра враховані вимоги наступних міжнародних документів і поправок до них:

Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі, 1974р. (СОЛАС-74) і Протоколів 1978р. та 1988р. до неї (СОЛАС-74/78/88);

Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден, 1973р., зміненої Протоколом 1978р., (МАРПОЛ 73/78) зі змінами Протоколом 1997р. до неї (МАРПОЛ 73/78/97);

Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966р. (МК-66) і Протоколу 1988 року до неї, переглянутого в 2003р. (МК-66/88);

Міжнародної конвенції про обмірювання суден, 1969р. (МК-69);

Міжнародної конвенції про контроль судових баластних вод і осадів і управління ними, 2004р. (Конвенція УБВ);

Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах, 2001р. (AFS-Конвенція);

Міжнародної конвенції з підготовки і дипломування моряків і несення вахти 1978р., з поправками (Конвенція ПДНВ 1978 року);

Конвенції про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах, 1979р. (Конвенція МОП 152 і Зводу практичних правил МОП «Техніка безпеки та гігієна праці на портових роботах», 2005 р.;

Конвенції про режим судноплавства на Дунаї, 1975р.;

Конвенції про обмірювання суден внутрішнього плавання, 1966р.;

Конвенції про Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі, 1972р.;

Регламенту радіозв'язку, 2012р.;

Міжнародного кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, 1983р. (Кодекс ІВС);

Міжнародного кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом, 1999р. (Кодекс ІГС);

Міжнародного кодексу безпеки високошвидкісних суден, 2000р. (Кодекс НСC);

Кодексу по конструкції та обладнанню плавучих бурових установок, 1989р. (Кодекс MODU);

Кодексу про безпеку суден спеціального призначення, 2008р. (Кодекс SPS);

Кодексу про безпеку водолазних комплексів (Кодекс DS);

Міжнародного кодексу остійності суден в неушкодженому стані, 2008р. (Кодекс IS);

Стокгольмської угоди (спеціальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро), 1996р. (Стокгольмська угода);

Кодексу про аварійно-попереджувальну сигналізацію та індикатори, 2009р.;

Міжнародного кодексу про рятувальні засоби, 1996р. (Кодекс LSA);

Міжнародного кодексу про системи пожежної безпеки, 2000р. (Кодекс FSS);

Міжнародного кодексу про застосування процедур випробування на вогнестійкість (Кодекс FTP);

Міжнародного кодексу безпеки суден, що використовують гази та інші види палива з низькою температурою спалаху, 2015р. (Кодекс ІГF);

Кодексу безпечної практики для суден, що перевозять палубні лісні вантажі, 2011р. (Timber кодекс).

Міжнародного кодексу про безпечне перевезення зерна насипом, 1991р. (Grain кодекс);

Кодексу безпечної практики розміщення і кріплення вантажу, 1991р. (Кодекс CSS);

Міжнародного кодексу для суден, що плавають в полярних водах, 2014р. (POLAR кодекс);

Міжнародного кодексу про безпечне перевезення відпрацьованого ядерного палива, плутонію і високорадіоактивних відходів в упаковці на борту суден, (Кодекс INF);

Міжнародного кодексу морського перевезення навалювальних вантажів, 2008р. (Кодекс IMSBC);

Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів, оновлений 2012 р. (Кодекс IMDG);

Кодексу безпечної практики перевезення вантажів і людей на морських суднах забезпечення, 2017р. (Кодекс OSV);

Міжнародного кодексу безпеки суден, що перевозять виробничий персонал, 2022р., (IP CODE);

Кодексу перевезення та перевантажування небезпечних і шкідливих рідких речовин, що перевозяться наливом на морських суднах забезпечення, 2017р. (Кодекс OSV Chemical);

Кодексу про рівні шуму на суднах, 2012р. (Noise кодекс);

Технічному кодексу з контролю за викидами окислів азоту з судових дизельних двигунів, 2008р. (Технічний кодекс по NOx);

Міжнародного кодексу з охорони суден та портових споруд, 2003р. (Кодекс ISPS);

Міжнародного кодексу з розширеної програми перевірок під час оглядів навалювальних і нафтоналивних суден, 2011р. (Кодекс ESP);

Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення, 1993р. (Міжнародного кодексу з управління безпекою (Кодекс ISM));

Міжнародного кодексу з розширеної програми перевірок під час оглядів навалювальних і нафтоналивних суден, 2011р. (Кодекс ESP);

Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення, 1993р. (Міжнародного кодексу з управління безпекою (Кодекс IMS));

діючих міжурядових угод про вантажну марку;

Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, 2023р, (ВОПНВ);

Директиви 2009/45/ЄС щодо правил і стандартів безпеки для пасажирських суден, 2009р, (Директива 2009/45/ЄС);

Директиви 2003/25/ЄС про специфічні вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, 2003р. (Директива 2003/25/ЄС);

Директиви (EU) 2016/1629 про встановлення технічних вимог для суден внутрішнього плавання, 2016р. (Директива (EU) 2016/1629);

Директиви 2013/53/EU про прогулянкові та персональні судна, 2013р. (Директива 2013/53/EU);

Директиви 2014/90/EU про морське обладнання, 2014р. (Директива 2014/90/EU);

Конвенції по безпечним контейнерам, 1972р., з поправками

та низки інших нормативних документів, що використовуються у міжнародній та судовій практиці, включаючи застосовні резолюції Європейської економічної комісії ООН та Дунайської комісії, національні вимоги та документи Адміністрацій.

Положення зазначених конвенцій, кодексів, угод, резолюцій та документів Адміністрацій застосовуються до суден згідно з вимогами Правил та відповідними положеннями зазначених документів, національними вимогами та документами Адміністрацій.

2.5.2 Огляд об'єктів, що підпадають під вимоги міжнародних конвенцій, кодексів, угод і директив, проводяться згідно зі схваленою технічною документацією і нормативними документами Регістра, які враховують вимоги указаних конвенцій, кодексів, угод і директив.

Огляди суден відповідно до міжнародних конвенцій, угод і директив з оформленням відповідних документів здійснюються згідно з положеннями частини IV «Огляд суден відповідно до міжнародних конвенцій, кодексів та резолюцій, а також угод, директив та резолюцій для внутрішніх водних шляхів Європи» Правил огляду суден.

ПРАВИЛА КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ СУДЕН

ЧАСТИНА І. КЛАСИФІКАЦІЯ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 ПРАВИЛА

1.1.1 Основою класифікації та побудови суден та інших плавучих споруд і технічних пристроїв, що їм належать, є:

- Правила класифікації та огляду суден Регістра судноплавства України, надалі Регістр, діючого в кожному окремому випадку видання, а також

- Правила побудови, що відносяться до даного судна, з врахуванням його типу, або до відповідного пристрою у виданні, що діє в момент надання для схвалення Регістру проекту судна чи підписання контракту на його побудову відповідно до **1.3.2.2** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

Правила побудови включають в себе Правила щодо матеріалів та зварювання, а також інші видання Регістру і в даному випадку застосовні спеціальні Правила перераховані в **1.3.1** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

1.1.2 Ця частина Правил класифікації та побудови суден є загальною для:

Правил класифікації та побудови морських суден;

Правил класифікації та побудови суден змішаного плавання;

Правил класифікації та побудови суден внутрішнього плавання;

Правил класифікації та побудови малих суден,

котрі є складовими частинами Правил класифікації та побудови суден.

Для суден спеціальних типів, а саме: газозовів, хімовозів, високошвидкісних суден, малих екранопланів типу А, плавучих бурових установок, а також для морських стаціонарних платформ (МСП) і придатних для життя підводних апаратів і суднових водолазних комплексів положення цієї частини застосовуються відповідно до вимог Правил класифікації та побудови цих суден і МСП.

1.1.3 У Правилах класифікації та побудови суден під класифікацією слід розуміти розробку, публікацію й застосування Правил, постійне виконання яких, разом з належним доглядом за судном з боку судовласника або оператора забезпечить:

конструктивну міцність і цілісність корпусу та його частин, включаючи конструктивний протипожежний захист,

морехідність судна (його остійність) у всіх передбачених випадках навантаження при визначених вітро-хвильових умовах,

безпечну і надійну роботу його пропульсивної установки, систем і пристроїв управління судном, інших систем, допоміжних механізмів і обладнання, включаючи протипожежне,

і тим самим дозволить безпечно експлуатувати судно відповідно до його призначення.

1.1.4 Можливість застосування Правил Регістра судноплавства України і змін, що вносяться до цих Правил, до суден та плавзасобів, що не підлягають класифікації та технічному нагляду Регістром, а також для інших суден, див. **1.2.19** і **1.3.2.5** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

1.1.5 Національні правила, наприклад, даної держави прапору, залишаються недоторканими відносно Правил класифікації. Різні, установлені в міжнародних угодах, вимоги враховуються в Правилах (див. **2.5.1** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності). У випадку наявності відмінностей між вимогами Правил і міжнародних угод пріоритет для суден, котрі повинні відповідати вимогам міжнародних угод, надається цим угодам, якщо ці вимоги не знижують обумовлений Правилами рівень безпеки.

1.2 ВИЗНАЧЕННЯ ТА ПОЯСНЕННЯ

1.2.1 Визначення

1.2.1.1 З метою використання Правил класифікації та побудови суден Регістру, застосовуються наступні визначення та пояснення (якщо інше не застосовано спеціально в окремих Правилах та їх частинах):

Антикварне або історичне судно (Традиційне судно в термінології нормативних документів ЄЕК ООН та ЄС) - судно, яке, з урахуванням його терміну служби, його технічних характеристик або конструкції, його рідкості, його важливості для зберігання традиційних принципів судноводіння або методів внутрішнього судноплавства або його значущості з точки зору даної історичної епохи, заслуговує того, щоб його зберегти, і експлуатується насамперед в показних цілях або у вигляді його точної копії (див. **1.2.11** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності та **1.3.4.2**).

Баржа - несамохідне вантажне судно, пристосоване для його буксирування або штовхання.

Баржа – кабелеукладник – несамохідне судно, призначене для укладання кабелів на морське дно.

Баржевоз (ліхтеровоз) – суховантажне судно, що перевозить вантажі в суднових баржах (ліхтерах).

Безекіпажна несамохідна баржа (баржа БНС) - баржа, яка не рухається за допомогою механічних засобів, не перевозить нафту, не має встановленого обладнання і механізмів, при роботі яких може використовуватися нафта або в результаті експлуатації яких можуть утворюватися нафтові залишки (нафтовмісні осадки), не має паливного танка, танка для мастила, збірного танка для лляльних вод і танка для нафтових залишків (нафтовмісних осадків), не використовується для зберігання стічних вод під час перевезень, і на якій відсутні пристрої, які могли б стати джерелами накопичення стічних вод, а також яка не має систем, обладнання та/або механізмів, які можуть бути джерелами викидів, не має на борту екіпажу і яка не призначена для перевезення людей та/або живих тварин.

Буксир – судно, побудоване спеціально для виконання операцій з буксирування, штовхання, кантування інших суден і плавучих споруд.

Виробничий персонал (ВП) – усі особи, які перевозяться або розміщуються на судні для цілей офшорної виробничої діяльності, що виконується на інших суднах і/або офшорних об'єктах.

Водотоннажність порожнем – водотоннажність судна без вантажу, палива, мастила, баластної, прісної, котельної води в цистернах, провізії, витратних матеріалів, а також без пасажирів, екіпажу та їхніх речей.

Вантажне судно – будь-яке судно, що не є пасажирським (суховантажне, наливне, транспортний рефрижератор, криголам, буксир, штовхач, рятувальне, технічного флоту, кабельне, промислово – транспортне, спеціального призначення та інше непасажирське судно).

Вантажно - пасажирське судно – вантажне судно, котре додатково обладнане для перевезення або перевозить більше 12 пасажирів, включаючи осіб, що супроводжують даний вантаж. Вантажно-пасажирське судно повинно відповідати комплексно застосовним вимогам Правил до вантажних і пасажирських суден.

Галузева діяльність в морі – це будівництво, технічне обслуговування, експлуатація або поточне обслуговування морських споруд, пов'язаних, але не обмежуючись цим, з роботами для розвідування, в секторах відновлювальних або вуглеводневих джерел енергії, пов'язаними з аквакультурою, розробкою ресурсів океану або аналогічною діяльністю.

Гідрографічне судно – судно, яке здійснює лоцмейстерські та промірні роботи.

Грунтовідвізна шаланда - самохідне або несамохідне судно, призначене для транспортування ґрунту, пульпи, (суміші рідини та ґрунту або гірських порід).

Дедвейт – різниця між водотоннажністю судна по вантажну ватерлінію, що відповідає призначеному літньому надводному борту у воді з питомою вагою 1,025 т/м³, і водотоннажністю порожнем. Для суден, призначених для плавання виключно в басейнах з прісною водою,

водотоннажність судна по вантажну ватерлінію, приймається для ватерлінії, що відповідає призначеному надводному борту для району плавання, указаному в класі судна, у воді з питомою вагою 1,0 т/м³.

Екіпаж судна – всі наявні на борту судна особи, які забезпечують судноводіння і технічне обслуговування судна, його механізмів, систем і пристроїв, необхідних для забезпечення руху і безпечного плавання судна, або обслуговують наявних на борту судна осіб.

Екіпаж риболовного судна – особи, зайняті виконанням будь-яких обов'язків на борту судна, пов'язаних з його призначенням.

Екологічне судно – судно, призначене для моніторингу прибережної зони водоймищ.

Індивідуальний плавзасіб - плавзасіб, призначений для занять спортом і дозвілля, довжина корпусу якого менше 4м, який використовує рушійну установку, що має водомет, як основне джерело рушійної сили, і спроектоване для управління особою або особами, що знаходяться в положенні сидячи, стоячи або на колінах на корпусі, а не всередині нього. (Визначення терміну ув'язане з ідентичним терміном Директиви Європейського Парламенту і Союзу 2013/53/ЄС).

Зайнятий в галузі персонал - усі особи, які перевозяться або розміщені на борту судна для персоналу з метою здійснення галузевої діяльності в морі, що здійснюється на борту інших суден і/або інших морських споруд, і відповідають викладеним нижче критеріям.

Зайнятий в галузі персонал не можна розглядати як пасажирів і поводитися з ним, як з пасажирями.

Зайнятий в галузі персонал повинен:

.1 бути віком не менше 16 років;

.2 до посадки на судно пройти відповідну підготовку з питань безпеки згідно з стандартом пункту 2.1 розділу А-VI/1 Кодексу ПДНВ. Адміністрації можуть приймати інші стандарти галузевої підготовки, якщо вони вважають, що ці стандарти є належною альтернативою;

.3 ознайомитися належним чином з питаннями безпеки на конкретному судні, що включають, але не обмежуючись цим, розташування приміщень судна, користування рятувальним обладнанням. Стандарт в пункті 1 розділу А-VI/1 Кодексу ПДНВ або еквівалент слід використовувати в якості стандарту;

.4 ознайомитися належним чином з конкретними процедурами, наприклад, процедурами переміщення на судно і з судна під час перебування у морі;

.5.1 бути врахований у судовому рятувальному обладнанні; і

.5.2 отримати персональний захисний одяг та спорядження, що відповідає ризикам безпеки, які можуть виникнути при перебуванні на судні і під час переміщення у морі; і

.6 відповідати необхідним стандартам за станом здоров'я. Як стандарт може використовуватися стандарт в розділі А-I/9 Кодексу ПДНВ, застосовний до маханіків, або рівноцінний стандарт.

При переміщенні зайнятого в галузі персоналу під час перебування у морі в належному ступені повинні прийматися до уваги керівні указання ІМО (MSC-MEPC.7/Circ.10) або еквівалентні стандарти в галузі.

Земснаряд - самохідне або несамохідне судно, призначене для виймання ґрунту спеціальними пристроями (черпаками, всмоктувальними пристроями, грейферами і т. ін.), що не має трюмів для поміщення ґрунту і його транспортування.

До них відносяться землесосні днопоглиблювальні снаряди (несамохідні драгери), багаточерпакові днопоглиблювальні снаряди, одночерпакові днопоглиблювальні штангові снаряди, одночерпакові грейферні, скалодробні, плавучі русло-виправляючі механізовані агрегати.

Катамаран – судно, що складається з двох корпусів, з'єднаних спеціальною мостовою конструкцією.

Комбіноване судно – судно, призначене для перевезення наливом сирої нафти і нафтопродуктів, а також насипних вантажів (нафторудовози, нафтонавалювальні судна тощо).

Комерційне перевезення пасажирів – водні прогулянки, екскурсії, туризм, круїзи, регулярні і нерегулярні рейси між причалами або портами, експлуатація судна на стоянці та інші види комерційної експлуатації судна з пасажирями на борту, що здійснюється на підставі отриманої ліцензії для перевезення пасажирів водним транспортом відповідно до чинного законодавства.

Морське та внутрішнього плавання не пасажирське судно (прогулянкове, роз'їзне і т.п.), призначене для перевезення пасажирів, може використовуватися для комерційного перевезення пасажирів за умови його обладнання з виконанням вимог відповідно Правил МС, Правил щодо обладнання морських суден і Правил про вантажну марку морських суден та Правил СВП для пасажирських суден. Врахування при цьому встановленої кількості пасажирів (людей) на судні є предметом спеціального розгляду Регістра. При цьому вимоги частини XVI «Спеціальні вимоги, застосовні до прогулянкових суден» Правил СВП не застосовуються.

Мале судно, призначене для перевезення пасажирів, може використовуватися для комерційного перевезення пасажирів за умови виконання вимог частини XIII «Особливі вимоги до суден для комерційного перевезення пасажирів» Правил М.

Контейнеровоз – судно, яке призначене для перевезення вантажів у контейнерах міжнародного зразка і має коміркові напрямні конструкції в трюмах.

Контейнерне судно – судно, яке не є контейнеровозом, але призначене для перевезення вантажів у контейнерах міжнародного зразка.

Копія антикварного або історичного судна (Точна копія традиційного судна в термінології нормативних документів СЕК ООН та ЄС) - судно, яке побудоване у вигляді відповідного традиційного судна з використанням головним чином вихідних матеріалів і належних методів будівництва і на основі відповідних планів або моделей (див. **1.2.11** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності та **1.3.4.2**).

Кранове судно – теж саме, що і плавучий кран, але на плавучій основі з судновими або близькими до суднових обводами.

Криголам – самохідне судно, призначене для виконання різних видів криголамних операцій з метою підтримання навігації в басейнах, що замерзають (точніше див. **2.2.3.1.1**).

Лісовоз – суховантажне судно, призначене для перевезення палубного лісного вантажу.

Лоцманське судно – судно, призначене для доставки і безпечної передачі (приймання) лоцманів з борта на борт.

Лоцмейстерське судно – судно, призначене для виконання робіт по встановленню на підходах до акваторії порту плавучих засобів навігаційного огороження, їх обслуговування на акваторії та зніманню, а також для виконання інших допоміжних функцій.

Мале судно - будь-яке судно довжиною до 20 метрів (крім пасажирських суден, буксирів та штовхачів, призначених для ведення складу суден, які не є малими, плавучого обладнання, криголамів, поромів, плавучого обладнання суднових шлюпок і плотів, спортивних суден, а також водних мотоциклів і засобів для розваг на воді), або судно класифіковане відповідно до Правил М.

Місце укриття – будь-яка природно або штучно захищена акваторія, яка може бути використана для укриття судна при виникненні обставин, що загрожують його безпеці.

Морське судно – судно, яке за своїми технічними характеристиками придатне і в установленому порядку допущене до експлуатації в цілях судноплавства по морських водних шляхах і класифіковане згідно з Правилами класифікації та побудови морських суден;

Навалювальне судно – судно, яке призначене переважно для перевезення сухих вантажів навалом, включаючи такі типи суден, як рудовози та комбіновані судна.

Для однакового застосування терміну «навалювальне судно» слід керуватися положеннями резолюції Міжнародної морської організації MSC.277(85). Термін «навалювальне судно» інтерпретується з розумінням під цим визначенням наступного:

- «переважно для перевезення навалювальних вантажів» означає спроектоване, головним чином, для перевезення навалювальних вантажів і для передачі вантажів, котрі перевозяться, що вантажаться та вивантажуються навалом, вантаж котрих займає вантажні приміщення на виключній або переважній основі; і

- «включає такі типи суден, як рудовози і комбіновані судна» і «в конструкцію якого зазвичай входить одна палуба, бортові підпалубні танки і бортові скулові танки у вантажних приміщеннях» означає, що судна не розглядаються поза визначенням навалювального судна на тій підставі, що вони

не являються рудовозами або комбінованими суднами, або на тій підставі, що у них відсутні деякі або всі указані особливості конструкції.

Для суден, побудованих до 1 липня 2006 р., приймається наступна інтерпретація визначення терміну «навалювальне судно»:

- судно в конструкцію якого входить одна палуба, бортові підпалубні танки і бортові скулові танки у вантажних приміщеннях і яке призначене переважно для перевезення навалювальних вантажів; або
- рудовоз; або
- комбіноване судно.

Для цього: «рудовоз» означає морське однопалубне судно, що має дві поздовжні перегородки та подвійне дно по всій довжині району вантажних приміщень і призначене для перевезення руди тільки в центральних відсіках; «комбіноване судно» означає танкер, призначений для перевезення нафти наливом або сухих вантажів навалом.

Накатне судно – судно, спеціально призначене для перевезення різноманітної колісної техніки (автомобілів, залізничного рухомого складу, гусеничної техніки, трейлерів з вантажем і без вантажу), вантажні операції на якому проводяться переважно горизонтальним способом – накатом.

Напівзанурювальне судно (наплавне судно) (Semi-submersible ship (Docklift ship)) — суховантажне судно, обладнане для перевезення великовагових та/або великогабаритних вантажів, для навантаження/вивантаження яких використовується спосіб докування в портах та захищених акваторіях (FLO/FLO - Float-on/Float-off).

Наливне судно – судно, призначене для перевезення рідких вантажів наливом, у тому числі:

наливне (спеціалізоване) судно – судно, призначене для перевезення наливом рідких вантажів, інших, ніж нафта і нафтопродукти, а також шкідливих рідких речовин. Конкретне призначення спеціалізованого наливного судна вказується у словесній характеристиці символу класу відповідно до **2.2.60.1**;

наливне судно для шкідливих рідких речовин (ШРР) – судно, побудоване або яке пристосоване для перевезення вантажу шкідливих рідких речовин наливом, включає «нафтоналивне судно», як воно визначене в Додатку I до МАРПОЛ 73/78, якщо на ньому допускається перевезення в якості вантажу або частини вантажу шкідливих рідких речовин наливом;

нафтоналивне судно – судно побудоване або яке пристосоване головним чином для перевезення наливом нафти. Нафтоналивним судном також є комбіноване судно та будь-яке судно для перевезення шкідливих рідких вантажів і будь-який газозовоз, який визначений в правилі II-1/3.20 СОЛАС-74 з поправками, якщо на ньому перевозиться нафта наливом.

Примітка: Нафта – нафта у будь-якому вигляді, включаючи сиру, рідке паливо, нафтові залишки (шлам), нафтові осади і очищені нафтопродукти (які не є нафтохімічними речовинами, що підпадають під дію положень Додатку II МАРПОЛ 73/78, а також включаючи, не обмежуючи загального характеру вищевказаного, речовини, які перераховані у Доповненні I до Додатку I до МАРПОЛ 73/78.

нафтоналивне судно (>60°C) – судно, призначене для перевезення наливом нафтопродуктів з температурою спалаху більше 60°C;

нафтозбірне судно – судно, призначене для збирання з поверхні моря сирої нафти та нафтопродуктів з температурою спалаху 60°C і нижче;

нафтозбірне судно (>60°C) – судно, призначене для збирання з поверхні моря сирої нафти та нафтопродуктів з температурою спалаху більше 60°C;

збирач нафтовмісних вод – судно, призначене для збирання нафтовмісних вод із машинних приміщень суден.

Несамохідне - судно, для цілеспрямованого руху якого використовують об'єкт або пристрій, розташований за межами судна;

Обстановочні судна – багатофункціональні судна, промірні судна, тральні судна, буєвниці, екологічні судна, катери-бонопостановники. Обстановочні судна допомагають стежити за станом судового ходу на водних шляхах та їх навігаційного огороження, вивчати руслові і гідрологічні

режими з метою виявлення джерел і причин заносів, для розроблення пропозицій по вивченню суднохідних умов, забезпечення оперативною технічною документацією усіх видів шляхових робіт (контроль за станом суднового ходу на внутрішніх водних шляхах та акваторіях портів; контроль за станом навігаційного огороження суднового ходу, контроль за освітленням вогнів на знаках освітлюваної обстановки; постановка та зняття знаків, а також їх переміщення при зміні границь суднового ходу; обслуговування знаків суднохідної обстановки та ремонт світлосигнальної апаратури).

Офшорна виробнича діяльність - означає побудову, технічне обслуговування, виведення з дії, експлуатацію або обслуговування офшорних об'єктів, що відносяться, не обмежуючись перерахованим, до розвідки та експлуатації ресурсів у секторах відновлюваної або вуглеводневої енергетики, аквакультури, видобутку корисних копалин в океані чи аналогічній діяльності.

Пасажир – будь-яка особа на борту судна, крім капітана і членів екіпажу або інших осіб, що працюють або мають які-небудь заняття, пов'язані з діяльністю цього судна (спеціальний персонал), а також дітей віком менше одного року.

Пасажиромісткість судна — кількість пасажирів, що допускається до перевезення на даному судні.

Пасажирське судно – судно, призначене для перевезення або перевозить більше 12 пасажирів.

Пасажирське накатне судно (пасажирське судно ро-ро) – пасажирське судно, яке перевозить більше 12 пасажирів і має закриті чи відкриті вантажні приміщення з горизонтальним способом навантаження та вивантаження або приміщення спеціальної категорії, як це визначено в **1.5.4.3-1.5.4.4** і **1.5.9** частини VI «Протипожежний захист» Правил класифікації та побудови морських суден.

До пасажирських накатних суден належать також пороми, тобто судна, які здійснюють на поромних переправах регулярні перевезення пасажирів та перевезення на відкритій і/або закритій палубі колісної техніки з палимим у баках і/або залізничного рухомого складу з горизонтальним способом навантаження та вивантаження.

Пасажирське стоянкове судно – стоянкове судно, що використовується як плаваючий готель чи гуртожиток, плаваючий ресторан (бар, кафе, казино, дискотека, ігровий зал), причальний понтон, дебаркадер, судно для підготовки спеціалістів і плавскладу суден, чи інших цілей із передбаченим розміщенням на судні більше 12 пасажирів.

Патрульне судно – судно, що може використовуватися наглядовими, поліцейськими, митними, рятувальними й іншими державними службами.

Передача персоналу - повна послідовність операції переміщення персоналу та його обладнання в морі на або з судна, до якого застосовується Міжнародний кодекс безпеки суден, що перевозять виробничий персонал (IP CODE), і з або на інше судно або морський об'єкт.

Плаваючий засіб - самохідна або несамохідна плаваюча споруда, у т.ч. стоянкова, що використовується для перевезення вантажів, багажу й пошти, пасажирів, рибного або іншого морського або річкового промислу, рятування людей, буксирування інших плаваючих об'єктів, гідротехнічних, наукових, навчальних, спортивних і розважальних цілей, і яка експлуатується на воді.

Плаваючий кран (плавкран) – кранова споруда на плаваючій основі понтонного або близького до нього за формою типу, призначена для виконання вантажопідіймальних і технологічних (монтажних, підводних, гідротехнічних, аварійно-рятувальних, укладання трубопроводів і т.п.) операцій, яка може бути використана також і для транспортування вантажів на палубі і/або в трюмі.

Плаваючий маяк – несамохідне судно, яке має спеціальне обладнання (світлотехнічні пристрої, засоби туманної сигналізації, радіолокаційні маяки і інше), призначене для огороження навігаційних небезпек і орієнтування по ньому суден з метою забезпечення безпеки мореплавання.

Прогулянкове вітрильне судно - прогулянкове судно, що рухається виключно за допомогою вітрила, у тому числі судно, обладнане силовою установкою, яке не використовує її під час руху.

Прогулянкове судно - судно довжиною до 24 метрів, призначене для занять спортом або відпочинку, яке не є пасажирським судном.

Промірне судно – плавзасіб (шлюпка, катер, бот або судно), що використовується для виконання

промірних робіт.

Риболовне судно - судна, що використовуються для рибогосподарської діяльності, а саме, для здійснення рибальства, у тому числі судна для приймання, переробки, перевантаження, транспортування, зберігання улову водних біоресурсів і продуктів їх переробки, а також для постачання палива, води, продовольства, тари та інших матеріалів.

Річкове судно - судно, яке за технічними характеристиками придатне та у встановленому порядку допущене до експлуатації виключно у визначених зонах внутрішніх водних шляхів.

Роз'їзне судно - самохідне судно, призначене й обладнане для перевезення і роз'їздів службових осіб або екіпажів суден у кількості не більше 12 пасажирів.

Рудовоз - судно, призначене переважно для перевезення руди, в конструкцію якого входять поздовжні перегородки, що відділяють обладнані подвійним дном центральні відсіки для руди від бортових відсіків.

Рятувальне судно – самохідне судно, призначене для надання допомоги суднам, які зазнають лиха в морі.

Самохідне судно - судно, на якому встановлена діюча рушійна установка.

Спеціальний персонал – усі особи, які не є пасажирами або членами екіпажу або дітьми не старше одного року і які знаходяться на борту у зв'язку зі спеціальним призначенням даного судна або у зв'язку з виконанням на борту даного судна спеціальних робіт, тобто виконують спеціальні обов'язки, пов'язані з конкретним експлуатаційним призначенням судна, і які передбачаються понад числа персоналу, необхідного для виконання звичайних обов'язків, пов'язаних з судноводінням, експлуатацією механізмів і технічним обслуговуванням судна, або зайнятого обслуговуванням наявних на борту судна осіб. У випадках, коли в тексті Правил Регістра, як параметр, зустрічається кількість спеціального персоналу, то в цю кількість повинно включатися число пасажирів, які є на борту судна, що не перевищує 12. При наявності на борту судна більше 12 пасажирів, таке судно розглядається як пасажирське.

Спеціальний персонал включає наступні категорії:

- дослідники, технічні спеціалісти і експедитори на суднах, зайнятих в дослідницькій діяльності, некомерційних експедиціях і наукових пошуках;

- персонал, котрий проходить підготовку і набирає практичного досвіду роботи на морі для розвитку відповідних навиків з метою професійної кар'єри на морі. Така підготовка повинна проходити згідно з програмою підготовки, схваленою Адміністрацією;

- персонал, зайнятий обробкою вилову риби, китів та інших живих ресурсів моря на суднах обробки, не зайнятих ловом;

- рятувальний персонал на рятувальних суднах, персонал, зайнятий укладанням кабелю, на кабельних суднах, персонал, зайнятий в сейсмічних дослідженнях, водолази на водолазних суднах, персонал, зайнятий укладанням труб, на суднах – трубоукладальниках і персонал, зайнятий експлуатацією крана, на плавучих кранах; і

- персонал, аналогічний перерахованому вище, який згідно з національним законодавством за рішенням Адміністрації віднесений до спеціального персоналу.

Якщо судно забезпечення використовується для спеціальних цілей, таких як забезпечення водолазних робіт або проведення океанографічних досліджень, особи, які знаходяться на борту в зв'язку з цими спеціальними цілями, повинні розглядатися як спеціальний персонал.

Стоянкове судно – судно або плавуча споруда, що експлуатується в режимі стоянки на віддаленій від берега акваторії або на швартових біля причальної стінки (берега). До таких суден відносяться стоянкові плавучі: доки, заправні/насосні/очисні/опріснювальні/електро/паростанції, маяки, стенди, склади, збирачі відходів, майстерні, готелі, гуртожитки, брендвахти, житлові будинки/дачі, учбові судна, плавресторани (бари, кафе), торгові/ділові центри і центри дозвілля, причальні і/або перехідні понтони тощо.

Судно - самохідний чи несамохідний плавучий транспортний засіб, що використовується:

для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибогосподарської діяльності, розвідки і видобування корисних копалин, пошуку і рятування людей та суден, що зазнають лиха на воді,

буксирування, штовхання або ведення складу інших суден чи плавучих об'єктів, здійснення аварійно-рятувальних, шляхових, гідротехнічних, навігаційно - гідрографічних робіт, обслуговування суден і пасажирів у річковому порту (терміналі) чи піднімання затонулого майна;

для здійснення державного нагляду за безпекою судноплавства, охороною навколишнього природного середовища і водних біоресурсів;

для відпочинку (прогулянок, туризму, любительського рибальства);

для занять спортом;

для наукових, науково-дослідних, навчальних і культурних цілей.

Судно для персоналу – судно, призначене для перевезення зайнятого в галузі персоналу.

Суднова баржа (ліхтер) – несамохідне вантажне судно, що експлуатується без екіпажу і пристосоване для транспортування на спеціально обладнаних судах (баржевозах, ліхтеровозах) і буксирування (штовхання) в межах установленого району плавання.

Судно – бункерувальник ЗПГ – газозов, що перевозить зріджений природний газ (ЗПГ) і призначений для забезпечення передачі ЗПГ на судна, що використовують ЗПГ в якості палива.

Судно внутрішнього плавання – річкове судно або судно змішаного плавання довжиною 20м і більше або судно, добуток довжини, ширини та осадки якого становить об'єм у 100 кубічних метрів і більше, буксири і штовхачі, призначені для ведення складу таких суден чи плавучого обладнання, а також пасажирські судна і плавуче обладнання.

Судно для збирання судових відходів (судно – збирач, сміттєзбирач, тощо) - судно, призначене для приймання з інших суден нафтових залишків, нафтовмісних лляльних вод, стічних вод, сухого сміття та інших відходів для наступної передачі їх на берегові приймальні споруди.

Судно для перевезення транспортних засобів – вантажне судно, яке перевозить вантаж тільки в приміщеннях з горизонтальним способом навантаження та вивантаження або в приміщеннях для перевезення транспортних засобів і яке спроектоване для перевезення порожніх автотранспортних засобів як вантажу.

Судно забезпечення – судно, призначене в основному для доставки запасів, матеріалів та обладнання до морських споруд в морі (плавучих і стаціонарних установок різноманітного призначення) і яке сконструйоване таким чином, що має, як правило, житлову надбудову з ходовим містком в носовій частині судна і відкриту вантажну палубу для проведення вантажно-розвантажних робіт в морі в кормовій частині судна. При виконанні відповідних вимог Правил Регістру судно може бути використане для буксирувальних робіт.

Судно, зайняте буксируванням в порту - судно, зайняте операцією, призначеною для надання допомоги судну або іншій плавучій конструкції в межах захищених вод, зазвичай при заході в порт або виході з порту і під час операцій з постановки до причалу або відходу від причалу.

Судно, зайняте ескортною операцією - судно, спеціально зайняте управлінням кермом, гальмуванням і іншим контролем судна, яке воно супроводжує, під час звичайного або аварійного маневрування, при якому зусилля з управління кермом і гальмування створюються гідродинамічними силами, що діють на корпус і виступаючі частини судна, а сили упору створюються пропульсивними установками.

Судно, зайняте операцією з заведення якорів - судно, зайняте операцією з постановки, підйому чи переміщення якорів морських установок чи інших суден і їх якорних систем позиціонування. Зусилля, характерні для заведення якорів, загалом пов'язані з тяговими зусиллями лебідок і можуть включати вертикальні, поперечні і поздовжні сили, прикладені до буксирного гаку і кормового роульса.

Судно, зайняте підйомною операцією - судно, зайняте операцією, що включає підйом або опускання об'єктів з використанням вертикального зусилля за допомогою лебідок, кранів, А-подібних вантажних стріл або інших підйомних пристроїв. Риболовецьке судно не є судном, зайнятим підйомною операцією.

Судно, зайняте прибережним або морським буксируванням - судно, зайняте операцією, призначеною для надання допомоги судну або іншій плавучій конструкції за межами захищених вод,

при якій зусилля, характерні для буксирування, часто є функцією тягового зусилля судна на швартових (див. Керівництво з безпеки океанського буксирування (MSC/Circ.884)).».

Судно з допоміжним аерогідродинамічним обладнанням – судно, яке спроектоване таким чином, що під час руху значна частина його маси підтримується аерогідродинамічними силами, що утворюються на цьому обладнанні.

Судно змішаного (море-ріка) плавання – судно, яке за своїми технічними характеристиками придатне і в установленому порядку допущене до експлуатації в цілях судноплавства в основному по морських водних шляхах та можливістю плавання по внутрішніх водних шляхах і класифіковане згідно з Правилами класифікації та побудови морських суден.

Судно змішаного (ріка-море) плавання (судно змішаного плавання) - судно, призначене для експлуатації на внутрішніх водних шляхах і придатне для обмеженої експлуатації на морських водних шляхах і класифіковане згідно з Правилами класифікації та побудови суден змішаного плавання.

Судно – кабелеукладник – самохідне судно, призначене для укладання кабелів на морське дно.

Судно на підводних крилах (СПК) – судно, що під час руху може підтримуватися над поверхнею води гідродинамічними силами, що утворюються на підводних крилах.

Судно на повітряній подушці (СПП) – судно, у якого вся або значна частина його маси підтримується силами надлишкового тиску повітря, що нагнітається в обгороджений простір під днищем судна, що називається повітряною подушкою. СПП можуть бути амфібійного (СППа) і скегового (СППс) типу.

Судно, призначене для перевезення сухих генеральних вантажів (general dry cargo ship) – суховантажне судно, яке перевозить головним чином різноманітні штучні вантажі і товар (продукцію), що перевозяться в упаковці.

Такі судна можуть епізодично (тобто не переважно) перевозити навалювальні вантажі за умови виконання застосовних положень Правил до перевезення навалювальних вантажів і, якщо застосовне резолюції ІМО MSC.277(85) з поправками.

У випадку перевезення такими суднами накатних вантажів переважно з горизонтальним способом вантажооброблення повинні виконуватися також вимоги, застосовні до накатного судна (судна типу ро-ро).

У випадку перевезення такими суднами накатних вантажів переважно з вертикальним або комбінованим способом вантажооброблення (судна типу lo-lo (lift on/lift, lo-ro), повинні застосовуватися вимоги Правил, нормативних документів МАКТ і ІМО, що відносяться до носових, бортових, кормових дверей, апарелів та внутрішніх дверей і застосовні до накатних суден (дивлячись, що застосовне). Такі судна є багатоцільовими (multipurpose).

Судно, призначене переважно для перевезення навалювальних вантажів – судно, яке класифікується як навалювальне і у якого випадки завантаження переважно відносяться до транспортування (перевезення, навантаження і розвантаження) навалювальних вантажів.

Судно спеціального призначення – самохідне судно з механічним двигуном, на борту якого в зв'язку з його призначенням знаходяться більше 12 осіб спеціального персоналу, включаючи пасажирів (пасажирів не повинно бути більше 12; при наявності на борту судна більше 12 пасажирів, таке судно розглядається як пасажирське, а не як судно спеціального призначення). До таких суден відносяться науково-дослідницькі, експедиційні, гідрографічні, навчальні судна, китобазі і рибпромислові судна, не зайняті виловом, судна, що обробляють інші живі ресурси моря і не зайняті їх виловом, рятувальні судна, кабельні судна, судна для сейсмічних досліджень, водолазні судна, судна-трубоукладальники, плавучі крани та кранові судна).

Судно технічного флоту - судно, побудоване та обладнане для проведення шляхових робіт (днопоглиблювальна землечерпалка або землесос, земснаряд, ґрунтовідвізна шаланда, понтонна баржа, понтон, блокоукладальник, плавучий кран та інші).

Суховантажне судно – судно, призначене для перевезення різноманітних вантажів (генеральних, контейнерів, лісу, вантажів насипом тощо), крім рідких вантажів наливом.

Технологічний понтон – несамохідне судно без екіпажу, призначене для виконання технологічних операцій, що не має люків на палубі, крім невеликих горловин для доступу всередину корпусу, котрі закриваються кришками з ущільнюючими прокладками.

Транспортне рефрижераторне судно – судно, призначене для перевезення вантажів, котрі швидко псуються і потребують терморегуляції, у судових вантажних приміщеннях і/або в термоізованих контейнерах. Види вантажів, що перевозяться: фрукти (банани та інші), м'ясо, риба, овочі, молочні та інші продукти.

Тиск парів по Рейду – тиск парів рідини, встановлений за стандартною методикою в приладі Рейда при температурі 37,8°C і в співвідношенні об'ємів газу і рідини 4:1.

Транспортне судно – самохідне або несамохідне судно, призначене для перевезення вантажів і пасажирів.

Транспортний понтон – несамохідне судно без екіпажу, призначене для перевезення палубного вантажу, що не має люків на палубі, крім невеликих горловин для доступу всередину корпусу, котрі закриваються кришками з ущільнюючими прокладками.

Тримаран – судно, у якого середній водотоннажний корпус з'єднаний спеціальною конструкцією з двома бічними корпусами.

Трубоукладальна баржа – несамохідне судно, призначене для укладання трубопроводів на морське дно.

Трубоукладальне судно – самохідне судно, призначене для укладання трубопроводів на морське дно.

Трюмний земснаряд – самохідне або несамохідне судно, призначене для виймання ґрунту спеціальними пристроями (черпаками, всмоктувальними пристроями, грейферами і т. ін.), що має трюми для розміщення ґрунту та його транспортування.

Чергове судно - судно, призначене для виконання рятувальних операцій і несення чергової служби в районах галузевої діяльності в морі.

Визначення, що стосуються конкретних типів суден (високошвидкісних суден, суден з динамічним принципом підтримання, екранопланів, газозовів, хімовозів, бурових суден, плавучих бурових установок і морських стаціонарних платформ, придатних для життя підводних апаратів і судових водозаборних комплексів), наводяться у відповідних Правилах класифікації та побудови таких типів суден. Перелік таких Правил наведений в **1.3.1** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

1.2.1.2 З метою використання положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2009/45/ЄС від 6 травня 2009 року стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден, що набула чинності 15 липня 2009 року (переглянута версія зі змінами, внесеними Директивою 2010/36/EU від 01.06.2010 року (діють з 29.06.2010 р.), Директивою (EU) 2016/844 від 27.05.2016 року (діють з 01.07.2017 р.) та Директивою (EU) 2017/2108 від 15.11.2017 року (діють з 20.12.2017 р.), далі Директива 2009/45/ЄС (див. **1.4.2** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності) застосовуються наступні визначення:

.1 *Високошвидкісне пасажирське судно* - означає високошвидкісне судно, як воно визначене у Правилі Х/1 Конвенції СОЛАС 1974 у її сучасній версії, яке перевозять більше ніж 12 пасажирів, за виключенням пасажирських суден, що виконують внутрішні рейси у морських зонах з віддаленням не більше ніж на 20 миль від лінії берега, що відповідає середній висоті припливу, якщо:

- їх водотоннажність, що відповідає розрахунковій ватерлінії, складає менше ніж 500м³ та
- їх максимальна швидкість складає менше ніж 20 вузлів.

.2 *Вітрильне судно* - означає судно, що рухається за допомогою вітрил, навіть якщо воно оснащено механічним двигуном для допоміжних і аварійних цілей.

.3 *Прибережне обслуговуюче судно або прибережний обслуговуючий катер* - означає судно/катер, що використовується для транспортування та розміщення промислового персоналу, який не виконує роботи на борту судна/катера, що є суттєвими для його комерційної діяльності.

.4 Прогулянкова яхта або *прогулянкове судно* - означає судно, яке не використовується в комерційних цілях, незалежно від рушійних засобів.

.5 Тендер - означає судновий катер, який використовується для перевезення більше 12 пасажирів із стоянкового пасажирського судна до берега та назад.

.6 Традиційне судно - означає будь-який історичне пасажирське судно, спроектоване до 1965 року, і їх копії, виготовлені переважно з оригінальних матеріалів, включаючи ті, що розроблені для заохочення та просування традиційних навичок та морського судноплавства і також служать живими пам'ятками культури, які експлуатуються відповідно до традиційних принципів мореплавання та техніки.

1.2.2 Пояснення

У Правилах, додатково до наведених в **1.1.2** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності, прийняті такі пояснення:

Альтернативні конструкції та пристрої - конструкції чи заходи і пристрої, що відрізняються від тих, що передбачені вимогами глав II-1, II-2 і III міжнародної конвенції SOLAS, але придатні для задоволення їх цілей і схвалені Адміністрацією згідно з вимогами конвенції. Термін включає в себе широкий спектр засобів, в тому числі альтернативних суднових конструкцій і систем на основі нових або унікальних конструктивних рішень, а також традиційних суднових конструкцій і систем, встановлених в альтернативних пристроях або системах.

Відкрите море (міжнародні води) - всі частини моря, які не входять ні в територіальні морські води, ні у внутрішні морські води будь-якої держави (згідно Конвенції 1958 року про відкрите море, стаття 86).

Відхилення – застосування обладнання, матеріалів, пристроїв або механізмів будь-якого типу, систем, конструкцій або конструктивних рішень, що відрізняються від тих, що вимагаються Правилами, як класифікаційними вимогами Регістра, і схвалених Регістром належним чином.

Визнані стандарти - національні або міжнародні стандарти, на які наявні посилання у відповідних частинах Правил Регістра. При цьому, у випадку відсутності в позначенні стандарту року його видання, застосовується цей стандарт року видання, діючий на час подання Регістру для розгляду технічної документації, в якій застосовується цей стандарт, або в інших випадках – діючий на час надання Регістром іншої послуги з застосуванням вимоги Правил, що містить посилання на цей стандарт.

Вимірювання відстаней – якщо в тексті Конвенції СОЛАС-74, Конвенції про вантажну марку, Конвенції МАРПОЛ і застосованих до них кодексів, а також в Правилах і керівництвах Регістра не указано інше, відстані (довжина танку, висота, ширина, довжина судна поділу на відсіки, довжина судна по ватерлінії і т.п.) повинні бути виміряні з використанням теоретичних розмірів.

Власник – фізична або юридична особа, якій належить судно на правах власності, незалежно від того, чи експлуатує вона його сама або передала в довірче управління або в інший вид управління іншій особі на законній підставі.

Дата «контракту на побудову» судна (серії суден).

.1 Датою «контракту на побудову» судна є дата підписання контракту на будівництво судна майбутнім судновласником і суднобудівником. Ця дата й будівельні номери (тобто номери замовлень) всіх суден, що входять у контракт, повинні бути повідомлені Регістру стороною, що звертається за призначенням класу споруджуваного судна.

.2 Датою «контракту на побудову» серії суден, включаючи застережені опціонні судна, опціон на які, в остаточному підсумку, виконується, є дата, на яку контракт на будівництво серії підписаний майбутнім судновласником і суднобудівником.

Судна, побудовані за одним контрактом на побудову, вважаються «серійними суднами», якщо вони побудовані по одному проекту, схваленому з метою класифікації. Однак серійні судна можуть мати конструктивні зміни порівняно з оригінальним проектом за умови, що:

.2.1 такі зміни не роблять впливу на питання, що відносяться до класифікації, або

2.2 якщо зміни відносяться до класифікаційних вимог, вони повинні відповідати класифікаційним вимогам, що діють на дату, на яку ці зміни були погоджені контрактом, укладеним майбутнім судновласником і суднобудівником або, у випадку відсутності погодженого контракту по змінах, вони повинні відповідати класифікаційним вимогам, що діють на дату, на яку ці зміни були представлені Регістру на схвалення.

Опціонні судна слід вважати частиною однієї й тої ж серії суден, якщо опціон підтверджений не пізніше, ніж через 1 рік після підписання контракту на будівництво серії.

3 Якщо в контракт на побудову були пізніше внесені зміни із включенням додаткових суден або додаткових опціонів, то датою «контракту на побудову» таких суден є дата, на яку підписана зміна до контракту, укладеному майбутнім судновласником і суднобудівником. Така зміна до контракту повинна розглядатися як «новий контракт», до якого застосовні вищевказані пояснення.

4 Якщо в контракт на побудову вносяться зміни, що змінюють тип судна, датою «контракту на побудову» такого судна, або суден, вважається дата підписання переглянутого або нового контракту судновласником, або судновласниками, і будівельником судна.

Примітка. Під опціонними суднами розуміються судна, включені в контракт із умовою додаткового підтвердження їх побудови (замовлення) майбутнім судновласником. Дане пояснення набуло чинності 1 липня 2009 року.

Еквіваленти - застосування на судні, як рівноцінних заміन, схвалених Регістром належним чином, з дозволу Морської адміністрації держави прапору судна, обладнання, матеріалів, пристроїв або механізмів будь-якого типу, конструкцій або конструктивних рішень, що відрізняються від тих, що вимагаються міжнародними конвенціями SOLAS, LL і MARPOL, але є не менш ефективними порівняно з ними.

Елементи металевго корпусу судна конструктивні – крім випадків наведених в Правилах визначень конструктивних елементів металевго корпусу суден, їх визначення приймаються згідно з ДСТУ 2337- для суден України та згідно з гармонізованими стандартами.

Епізодичне плавання — нерегулярна експлуатація судна в басейні (зоні плавання) більш високого розряду або в льодових умовах, що допускається Регістром, за умови виконання додаткових вимог до конструкції, надводного борту, обладнання, забезпечення та обмежень району плавання, вітровхвильового режиму, сезонності, льодових умов і т.п.

Закрите (замкнене) море - згідно міжнародного права (Конвенція ООН по морському праву 1982 року, стаття 122), означає затоку, басейн або море, оточене двома або більше державами та сполучене з іншим морем чи океаном через вузький прохід, або що складається повністю або головним чином з територіальних морів та виняткових економічних зон двох чи більше прибережних держав.

Прохід з відкритого моря в закрите море здійснюється вузькими морськими шляхами, які ведуть лише до берегів держав, розташованих навколо закритого моря. (наприклад: Середземне, Чорне, Азовське, Червоне та Балтійське море).

Клас Регістра (клас) - підтверджена Класифікаційним свідоцтвом, а для малих суден Свідоцтвом про придатність судна до плавання, відповідність судна визначеним вимогам його правил класифікації з врахуванням умов безпечного плавання та призначення судна. Клас присвоюється суднам, іншим плавучим спорудам, а також морським стаціонарним платформам, і позначається в Класифікаційному свідоцтві, або у Свідоцтві про придатність судна до плавання сукупністю умовних символів і словесних характеристик, що характеризують їхні конструктивні особливості, призначення і умови експлуатації, визначені Правилами.

Оператор - фізична або юридична особа, що управляє судном на підставі договору із власником або судновласником.

Розміри суден головні – крім випадків наведених в Правилах визначень головних розмірів суден, їх визначення приймаються згідно з ДСТУ 2355- для суден України та згідно з гармонізованими стандартами.

Спеціальний розгляд – визначення ступеня відповідності об'єкту технічного огляду додатковим вимогам.

Судновласник – фізична або юридична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, є вона власником або експлуатує його на іншій законній підставі.

Судно у побудові – судно, яке будується, з дати закладання кіля до отримання документів, що видаються на судно.

Під датою закладання кіля розуміється: дата (день, місяць і рік), в яку здійснена установка на стапелі закладної секції при секційній побудові або закладного блока (острова) при блочній (острівній) побудові або розпочате будівництво, яке можна визначити як таке, що відноситься до даного судна, і розпочата зборка цього судна, причому маса зібраної частини корпусу судна становить не менше 50 т або 1% розрахункової маси матеріалу усіх корпусних конструкцій, залежно від того, яке із цих значень менше.

Під датою закладання кіля судна з полімерних композитних матеріалів розуміється дата укладання в/на матрицю першого конструктивного армованого шару з загальної системи схваленого шаруватого пластику.

Судно в експлуатації – судно, що не є судном у побудові.

Сумісний клас (dual class) – клас судна, класифікованого двома класифікаційними товариствами, що мають угоду про сумісний клас.

Узгоджені стандарти – національні або міжнародні стандарти, а також стандарти підприємств (організацій), узгоджені з Регістром згідно з вимогами частини 2 «Технічна документація» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів і указані в схваленій Регістром технічній документації на матеріали, вироби, конструкції, системи, пристрої і узгоджених з Регістром технологічних процесах.

1.2.3 Гідрометеорологія для суден

1.2.3.1 Загальні положення.

1.2.3.1.1 Характеристики вітру прийняті згідно з шкалою Бофорта, прийнятою Всесвітньою метеорологічною організацією (ВМО).

1.2.3.1.2 Взаємозв'язок між вітром і хвилюванням із прив'язкою до віддалення від берегової лінії прийнята для океанічних та морських акваторій на основі основних характеристик повністю розвиненого хвилювання по спектру Пірсона - Московія, наведених у табл. 1.2.3.1.

1.2.3.2 Термінологія.

Вітер - переміщення повітря в горизонтальному напрямку.

Напрямок вітру - визначають щодо сторін світу по румбах відповідно до правила: вітер дує в компас. Вітер, напрямок якого часто змінюється, називається нестійким. У річкових умовах вітер, що дує зверху вниз, називається верховим, знизу нагору - низовим. Така назва вітру правильно тільки для певного району ріки.

Швидкість вітру виражається числом метрів, що проходить повітряна маса в одну секунду.

Шквал - раптова й сильна поява вітру, або різка тимчасова зміна його напрямку, або різке збільшення його швидкості.

Хвилі на водній поверхні по походженню (силах, що викликають хвилювання) поділяються на наступні види:

- **аномобаричні**, що виникають при спадах і нагонах води, а також і при різких змінах атмосферного тиску;
- **брижі** — хвилювання, що триває після вітру вже затихлого, ослаблого або того що змінив напрямок, і поширюється по інерції у вигляді вільних хвиль;
- **вітрові**, що утворюються під дією вітру. Вітрові хвилі несиметричні, навітряний схил їхній пологий, підвітряний - крутий;
- **гирлові** – що виникають в гирлі річок при їх впаданні в моря, озера й ріки в районах відмілі (бару);
- **мертва хвиля** - хвилювання, що поширюється по інерції при повному затишші;

- **припливовідливні**, що виникають під дією сил притягання Місяця й Сонця;
- **сейші** - вільні гравітаційні стоячі хвилі в замкнутих або напівзамкнутих басейнах;
- **суднові**, що утворюються при ході судна;
- **товкотнеча** - хаотичне накопичення хвиль, що утворюються при зустрічі прямих хвиль із відбитими;
- **цунамі** (сейсмічні), що виникають у результаті землетрусів, вивержень вулканів та інших динамічних процесів, що відбуваються у земній корі.

Хвилі характеризуються наступними параметрами:

- **довжина хвилі**, (λ) – відстань по горизонталі між сусідніми гребенями або підшвами хвиль, м;
- **висота хвилі**, (h) — відстань по вертикалі від підшви до вершини хвилі, м;
- **крутість хвилі**, (α) - кут схилу хвилі. Крутість хвиль також характеризує відношення висоти хвилі h до її довжини λ , що залежить від глибини водної акваторії і зазвичай складає менше 1/15 на морях і океанах і менше 1/10 на водоймищах і озерах, при максимальному значенні 1/8;
- **період хвилі**, (τ) — проміжок часу, за який послідовно проходять через ту саму точку два сусідні гребені хвиль, с;
- **швидкість хвилі**, (c_B) — відстань, що проходить в одиницю часу гребінь або підшва хвилі в напрямку її руху;
- **фронт хвилі** — лінія, перпендикулярна напрямку руху хвилі;

Висота хвиль - розрахункова висота вітрових хвиль з забезпеченістю, прийнятою для водних басейнів даної зони або даного водного басейна.

В Правилах прийняті наступні характеристики хвилювання з визначеннями і позначеннями:

- висота істотних хвиль – $h_{1/3}$;
- висота випадкових хвиль - h_{\max} ;
- висота хвиль 1% забезпеченості - $h_{1\%}$;
- висота хвиль 3% забезпеченості - $h_{3\%}$;
- висота значних хвиль (хвилі 5% забезпеченості) - $h_{5\%}$;

і застосовною залежністю:

$$h_{3\%} = 1,32 \quad h_{1/3} = 1,08 \quad h_{5\%} = 0,87 \quad h_{1\%} = 0,66 \quad h_{\max}$$

Висота істотних хвиль ($h_{1/3}$) - середня висота однієї третини найвищих хвиль із всієї сукупності висот хвиль при безперервному тривалому спостереженні (в межах квазістаціонарності хвилювання), що приблизно відповідає висоті хвилі, оціночно встановленої в досліді спостерігачем. Деякі хвилі будуть вдвічі вищі цієї висоти.

Висота випадкових хвиль (h_{\max}) - становить висоту найбільшої хвилі, що була виявлена при безперервному тривалому спостереженні.

Висота хвиль 1% забезпеченості ($h_{1\%}$) – розрахункова висота нерегулярного хвилювання, при призначенні якої припускається, що при безперервному тривалому спостереженні 1% фактичних хвиль можуть мати висоту, що дорівнює або вище розрахункової.

Висота хвиль 3% забезпеченості ($h_{3\%}$) - розрахункова висота нерегулярного хвилювання, при призначенні якої припускається, що при безперервному тривалому спостереженні 3% фактичних хвиль можуть мати висоту, що дорівнює або вище розрахункової.

Висота значних хвиль 5% забезпеченості ($h_{5\%}$) - розрахункова висота нерегулярного хвилювання, при призначенні якої припускається, що при безперервному тривалому спостереженні 5% фактичних хвиль можуть мати висоту, що дорівнює або вище розрахункової.

Для зон плавання внутрішніх водних шляхів, що розрізняються по найбільшій висоті значних хвиль, що відповідає 5-відсотковій забезпеченості, згідно з доданими до резолюції ЄЕК ООН №61 від 16 березня 2006 р. з поправками «Рекомендаціями, що стосуються погоджених на європейському рівні технічних приписів, застосовних до суден внутрішнього плавання» «висота значних хвиль» означає середнє арифметичне від найбільших висот хвиль, обмірюваних від підосви до гребеня хвилі, число яких становить 10% від загального числа хвиль при нетривалому спостереженні.

1.2.3.3 Оцінка хвилювання.

Ступінь хвилювання оцінюється за 9-ти бальною шкалою хвилювання, розробленою ВМО, яка наведена в табл. 1.2.3.3.

Характерний взаємозв'язок між вітром і хвилюванням наведений в табл. 1.2.3.1 і на рис. 1.2.3.3.

1.2.3.4 Оцінка сили вітру і вітрове навантаження.

Швидкість вітру оцінюється по 12-ти бальній шкалі вітру на висоті 10,0м над рівнем водної поверхні відповідно до шкали Бофорта з оцінки швидкості вітру, наведеній в табл. 1.2.3.4.

Розрахунковий тиск вітру визначають як суму статичної (середньої) і динамічної (пульсаційної) складових.

Розрахунковий тиск вітру визначають стосовно до висоти центру парусності судна з урахуванням висоти вітрових хвиль, які визначені Правилами для району плавання судна, що відповідає призначуваному класу Регістру, якщо це вимагається в частинах IV «Остійність» Правил МС, СЗП, СВП чи М.

1.2.3.4.1 Визначення статичної складової тиску вітру.

Статичну складову вітрового навантаження W_{CT} , Па, визначають за формулою:

$$W_{CT} = 0,732k\nu_0^2 \quad (1.2.3.4.1)$$

де:

ν_0 - швидкість вітру на рівні 10 метрів над водною поверхнею, що приймається як середнє значення діапазону швидкості вітру, зазначеного в таблиці 1.2.3.4;

k - коефіцієнт, що враховує зміну вітрового тиску по висоті, і приймається рівним:

0,75 для висот 5,0м і менше;

1,0 для висот 10,0м і більше.

Проміжні значення визначаються лінійною інтерполяцією.

1.2.3.4.2 Визначення динамічної складової тиску вітру

Динамічну складову вітрового навантаження, W_{DM} , Па, визначають за формулою:

$$W_{DM} = W_{CT}\zeta\eta \quad (1.2.3.4.2)$$

де:

ζ - коефіцієнт пульсацій вітрового тиску, приймається рівним:

0,85 - для висот 5,0м і менше;

0,76 - для висоти 10,0м ;

0,69 - для висоти 20,0м.

Проміжні значення визначаються лінійною інтерполяцією.

η - коефіцієнт кореляції пульсацій вітрового тиску, прийнятий згідно з даними таблиці 1.2.3.4.2.

Таблиця 1.2.3.4.2. Коефіцієнт кореляції пульсацій вітрового тиску

Довжина корпусу судна по ватерлінії, м	Висота центру парусності судна над ватерлінією, м		
	2,5	5,0	10
0,1	0,95	0,92	0,88
5,0	0,89	0,87	0,84
10	0,85	0,84	0,81
20	0,80	0,78	0,76
40	0,72	0,72	0,70

Примітка. Проміжні значення визначаються лінійною інтерполяцією

Таблиця 1.2.3.1 Основні характеристики повністю розвиненого хвилювання (по Пірону – Московичю).

Сила вітру за шкалою Бофорта на висоті 6,0м		Швидкість вітру, м/с		Бал хвилювання за 9-ти бальною шкалою ВМО	Висота хвилі, м		Період хвилі, с	Довжина хвилі, м	Довжина розгону хвилі, милі	Час розгону хвилі, год.
		межі	виміри		$h_{1/3}$	$h_{3\%}$				
1	тихий	0,6 - 1,7	1,0	0	<0,05	<0,10	0,3-1,9	0,3	5	0,3
2	легкий	1,8 - 3,3	2,6	1	0,15	0,20	0,4-2,8	2,0	8	0,6
3	слабкий	3,4 - 5,2	4,4 5,1	2	0,40 0,55	0,52 0,72	0,8-5,0 1,0-6,0	6,1 8,2	9,8 10	1,7 2,4
4	помірний	5,3 - 7,4	6,2 7,0	3 3	0,79 1,0	1,0 1,3	1,0-7,0 1,4-7,6	12 16	18 24	3,8 4,8
5	свіжий	7,5 - 9,8	8,2 9,3 10,8	4 4-5 4-5	1,4 1,8 2,0	1,9 2,4 2,6	2,0-8,8 2,5-10,0 2,8-10,6	22 27 30	40 55 65	6,6 8,3 10,2
6	сильний	9,9 – 12,4	10,3 11,3	5 5	2,2 2,7	2,9 3,5	3,0-11,1 3,4-12,2	35 40	75 100	10 12
7	міцний	12,5 – 15,2	12,6 13,4 14,4	5-6 6 6	3,3 3,7 4,1	4,4 4,9 5,7	3,8-13,6 4,0-14,5 4,5-15,5	50 55 65	140 180 220	15 17 20
8	дуже міцний	15,3 – 18,2	15,7 16,4 17,5	6-7 6-7 7	5,1 5,7 6,4	6,8 7,5 8,5	4,8-17,0 5,0-17,5 5,5-18,5	80 85 100	290 340 420	24 27 30
9	шторм	18,3 – 21,5	19,0 20,6	7-8 8	7,6 8,9	10,0 11,7	6,0-20,5 6,5-21,7	115 135	530 710	37 42

Таблиця 1.2.3.3 Шкала хвилювання моря

Хвилювання в балах (Grade)	Висота хвиль (Wave height), м	Характеристика хвилювання/ Description	Ознаки для визначення стану водної поверхні
0	0	Зовсім спокійне море/calm-glassy	Дзеркально-гладка поверхня
1	0-0,1	Спокійне море/calm-ripped	Брижі, з'являються невеликі гребені хвиль без піни
2	0,1—0,5	Слабке хвилювання/ smooth-wavelet	Гребені коротких хвиль не перекидаються і видаються склоподібними
3	0,5—1,25	Легке хвилювання/ slight	Короткі, явно виражені хвилі. Гребені перекидаючись, утворюють скловидну піну. Зрідка утворюються маленькі баранчики
4	1,25—2,0	Помірне хвилювання/ moderate	Хвилі подовжені, баранчики спостерігаються в багатьох місцях
	2,0-2,50		Добре розвинуті по довжині, але не крупні хвилі. Всюди спостерігаються білі баранчики (в окремих випадках утворюються бризки)
5	2,50—4,0	Неспокійне море/rough	Починають утворюватися крупні хвилі. Білі пінисті гребені займають значну площу. Вірогідні бризки, утворюється водяний пил, вітер починає зривати піну із гребенів хвиль
6	4—6	Крупне хвилювання/ very rough	Хвилі нагромаджуються, гребені зриваються, піна лягає смугами за вітром
7	6—7,5	Сильне хвилювання/ high	Помірно високі, довгі хвилі. З країв гребенів починають злітати бризки. Смуги піни лягають рядами за напрямом вітру
	7,5-9		Високі хвилі. Піна широкими щільними смугами лягає за вітром. Гребені починають перекидатися і розсипатися в бризки, які погіршують видимість
8	9—12,5	Жорстке хвилювання/ very high	Дуже високі хвилі з довгими гребенями, що загинаються вниз. Утворювана піна видувається вітром великими клаптями у вигляді густих білих смуг. Поверхня моря біла від піни. Сильний гуркіт хвиль подібний до ударів
	12,5-14		Видимість погана. Судна невеликого та середнього розмірів часом зникають з виду. Море все покрите довгими білими клаптями піни, що розташовуються за вітром. Краї хвиль всюди здуваються в піну.
9	>14	Виключне хвилювання/ phenomenal	Виключно погана видимість. Повітря наповнене піною та бризками. Море все покрите смугами піни

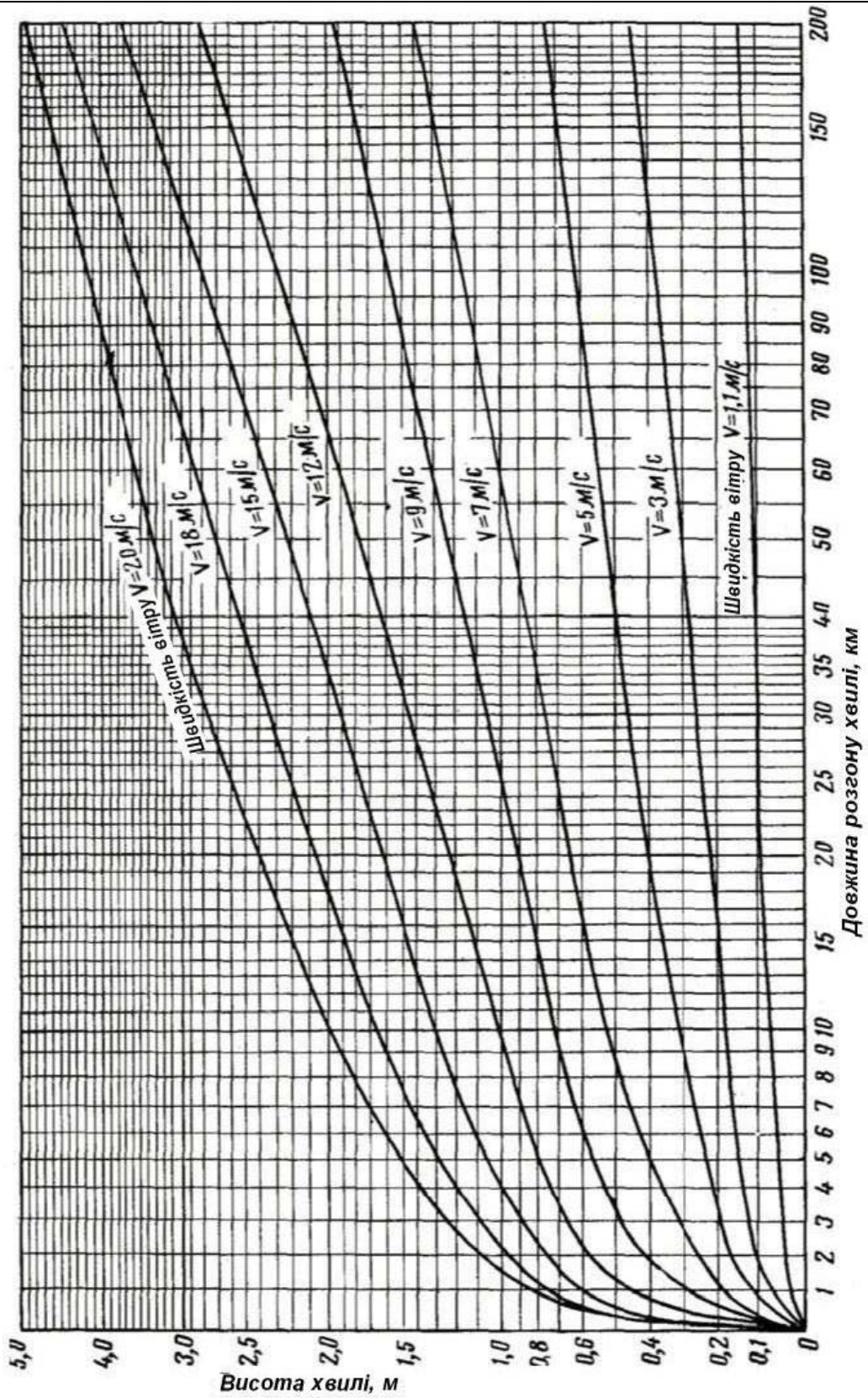


Рис. 1.2.3.3

Основні характеристики розвитку вітрових хвиль 1-відсоткової забезпеченості на мілководних акваторіях внутрішніх водних шляхів

Таблиця 1.2.3.4. Оцінка швидкості вітру за 12-ти бальною шкалою Бофорта на 10м висоті

Бали по шкалі Бофорта	Словесне визначення сили вітру	Швидкість вітру/(середня), м/с	Дія вітру на море	Дія вітру на суші
0	Штиль	0 - 0,2/ (0)	Дзеркально-гладке море	Безвітря. Дим піднімається прямовисно, вимпел і листя дерев нерухомі
1	Тихий	0,3 - 1,5/ (1,0)	Брижі, піни на гребнях немає	Напрямок вітру помітно за віднесенням диму, але не за флюгером, поколихується окреме листя
2	Легкий	1,6 - 3,3/ (3,0)	Короткі хвилі, гребені не перекидаються і видаються склоподібними	Рух вітру відчувається лицем, шелестить листя, коливаються прапори й вимпели, приводиться в дію флюгер
3	Слабкий	3,4 - 5,4/ (5,0)	Короткі, явно виражені хвилі. Гребені пере-кидаючись, утворюють скловидну піну. Зрідка утворюються маленькі баранчики	Листя й тонкі гілки дерев постійно колишуться. Вітер розвіває легкі прапори й вимпели
4	Помірний	5,5 - 7,9/ (7,0)	Хвилі подовжені, баранчики спостерігаються в багатьох місцях	Вітер приводить у рух тонкі гілки дерев, піднімає із землі пил. Витягається вимпел .
5	Свіжий	8,0 - 10,0/ (9,0)	Добре розвинуті по довжині, але не крупні хвилі. Всюди спостерігаються білі баранчики (в окремих випадках утворюються бризки)	Хитаються тонкі стовбури дерев, рух вітру відчувається рукою. Витягуються великі прапори
6	Сильний	10,1-13,8/ (12,0)	Починають утворюватися крупні хвилі. Білі пінисті гребені займають значну площу. Вірогідні бризки, утворюється водяний пил, вітер починає зривати піну із гребенів хвиль	Гойдаються товсті сучки дерев, шумить ліс, гудуть телеграфні проводи
7	Міцний	13,9-17,1/ (15,0)	Хвилі нагромаджуються, гребені зриваються, піна лягає смугами за вітром	Хитаються стовбури дерев
8	Дуже міцний	17,2-20,7/ (19,0)	Помірно високі, довгі хвилі. З країв гребенів починають злітати бризки. Смуги піни лягають рядами за напрямом вітру	Вітер ламає сучки дерев, йти проти вітру важко.
9	Шторм	20,8-24,4/ (23,0)	Високі хвилі. Піна широкими щільними смугами лягає за вітром. Гребені починають перекидатися і розсіпатися в бризки, які погіршують видимість	Невеликі пошкодження, вітер починає руйнувати дахи будівель
10	Сильний шторм	24,5-28,5/ (27,0)	Дуже високі хвилі з довгими гребенями, що загинаються вниз. Утворювана піна видувається вітром великими клаптями у вигляді густих білих смуг. Поверхня моря біла від піни. Сильний гуркіт хвиль подібний до ударів	Значні руйнування будівель, вітер вириває дерева з корінням
11	Жорстокий шторм	28,6-32,0/ (31,0)	Видимість погана. Судна невеликого та середнього розмірів часом зникають з виду. Море все покрите довгими білими клаптями піни, що розташовуються за вітром. Краї хвиль всюди здуваються в піну	Значні руйнування на значному просторі. Спостерігається дуже рідко
12	Ураган	Понад 32,0	Виключно погана видимість. Повітря наповнене піною та бризками. Море все покрите смугами піни	Катастрофічні руйнування

1.3 СФЕРА ПОШИРЕННЯ

1.3.1 Правила класифікації та побудови морських суден.

1.3.1.1 Правила класифікації та побудови морських суден, надалі в цій частині Правила МС, поширюються на нижче указані морські та змішаного море-ріка плавання судна:

.1 пасажирські та наливні судна, судна призначені для перевезення небезпечних вантажів, а також буксири, незалежно від довжини, потужності головних двигунів і валової місткості;

.2 самохідні судна, не зазначені в 1.3.1.1.1, з потужністю головних двигунів 55кВт і більше;

.3 судна, не зазначені в 1.3.1.1.1 і 1.3.1.1.2, валовою місткістю 80 і більше, або на яких встановлені механізми та обладнання з сумарною потужністю первинних двигунів 100кВт і більше;

.4 матеріали і вироби, призначені для установки на вище зазначених суднах, що є об'єктами огляду Регістру (переліки матеріалів і виробів наводяться у відповідних частинах Правил МС):

.5 судові холодильні установки, зазначені в 5.1.1 цієї частини.

Примітка. Морські штовхачі, криголами, стоянкові судна з більше ніж 12 пасажирами на борту, плавучі крани і судна технічного флоту (плавучі майстерні, земснаряди тощо) незалежно від найбільшої довжини корпусу, а також інші судна з найбільшою довжиною корпусу 20м і більше незалежно від указаних в 1.3.1.1.2 та 1.3.1.1.3 потужності двигунів та валової місткості, підлягають класифікації і технічному нагляду згідно з Правилами класифікації та побудови морських суден.

1.3.1.2 Вимоги Правил МС також поширюються на наступні типи суден і МСП у тому ступені, у якому це обумовлюється у відповідних правилах класифікації та побудови таких суден:

.1 газозови (див. Правила класифікації та побудови суден для перевезення зріджених газів наливом і Правила класифікації та побудови суден для перевезення стиснутого природного газу);

.2 хімовози (див. Правила класифікації та побудови хімовозів);

.3 плавучі бурові установки і морські стаціонарні платформи (див. Правила класифікації, побудови та обладнання плавучих бурових установок і морських стаціонарних платформ);

.4 високошвидкісні судна (див. Правила класифікації та побудови високошвидкісних суден);

.5 малі екраноплани типу А (див. Правила класифікації та побудови малих екранопланів типу А) (розробляються);

.6 придатні для життя підводні апарати, судові водолазні комплекси та пасажирські підводні апарати (див. Правила класифікації та побудови придатних для життя підводних апаратів, судових водолазних комплексів та пасажирських підводних апаратів).

1.3.1.3 Правила МС поширюються на судна змішаного (ріка-море) плавання всіх типів та призначень, у т.ч. на газозови (для перевезення компримованого (стиснутого) природного газу), крім суден до яких застосовуються «Правила класифікації та побудови суден змішаного плавання», а саме крім водотоннажних вантажних суден (самохідних і несамохідних, у т.ч. наливних, хімовозів, газозовів (для перевезення зрідженого нафтового газу і зрідженого природного газу), бункерувальників, водоліїв, нафтозбірних, у т.ч. нафтовмісних вод, суден забезпечення) і буксирів, у т.ч. буксирів-штовхачів. На ці судна Правила МС та інші Правила застосовуються відповідно до положень «Правил класифікації та побудови суден змішаного плавання».

1.3.1.4 На пасажирські морські та змішаного (море-ріка) плавання судна, що здійснюють внутрішні морські (каботажні) рейси, Правила МС поширюються залежно від знаку обмеження району плавання в символі класу судна згідно з 2.2.5.1.5, з врахуванням класифікації пасажирських суден згідно з Директивою 2009/45/ЄС, і з застосуванням для суден:

зі знаками **A, A-R1, A-R2, A-R2-S** і **A-R2-RS** (Клас А морського району згідно з Директивою 2009/45/ЄС) – вимог Правил МС для суден відповідно **необмеженого району плавання** і зі знаками

обмежених районів плавання **R1, R2, R2-S і R2-RS** з, окремо обумовленими в Правилах МС, Правилах щодо обладнання морських суден, Правилах про вантажну марку морських суден і Правилах щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден, додатковими вимогами для знаків **A, A-R1, A-R2, A-R2-S і A-R2-RS**;

зі знаками **B-R3-S і B-R3-RS** (Клас **B** морського району згідно з Директивою 2009/45/ЄС) – вимог Правил МС для суден відповідно зі знаками обмеження району плавання **R3-S і R3-RS** з, окремо обумовленими в Правилах МС, Правилах щодо обладнання морських суден, Правилах про вантажну марку морських суден і Правилах щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден, додатковими вимогами для знаків **B-R3-S і B-R3-RS**;

зі знаками **C-R3-S і C-R3-RS** (Клас **C** морського району згідно з Директивою 2009/45/ЄС) – вимог Правил МС для суден відповідно зі знаками обмеження району плавання **R3-S і R3-RS** з, окремо обумовленими в Правилах МС, Правилах щодо обладнання морських суден, Правилах про вантажну марку морських суден і Правилах щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден, додатковими вимогами для знаків **C-R3-S і C-R3-RS**;

зі знаками **D-R3-S і D-R3-RS** (Клас **D** морського району згідно з Директивою 2009/45/ЄС) – вимог Правил МС для суден відповідно зі знаками обмеження району плавання **R3 і R3-IN** з, окремо обумовленими в Правилах МС, Правилах щодо обладнання морських суден, Правилах про вантажну марку морських суден і Правилах щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден, додатковими вимогами для знаків **D-R3-S і D-R3-RS**.

Пасажирські судна та високошвидкісні пасажирські судна, побудовані 1 липня 2008 року і після цієї дати, повинні відповідати вимогам Правил МС щодо безпеки для осіб з обмеженою рухливістю.

При підтвердженні відповідності вимогам Директиви 2009/45/ЄС пасажирські судна та високошвидкісні пасажирські судна, які використовуються як громадський транспорт, киль яких був закладений або які перебували на подібній стадії побудови 1 жовтня 2004 року або після цієї дати повинні відповідати вимогам цих Правил МС щодо безпеки для осіб з обмеженою рухливістю. Для потреб модифікації пасажирських суден і високошвидкісних пасажирських суден, які використовуються як громадський транспорт, киль яких був закладений чи які перебували на аналогічній стадії побудови до 1 жовтня 2004 року, держави-члени мають застосувати зазначені вимоги, наскільки це доцільно з економічної точки зору.

При виконанні указаними суднами міжнародних рейсів, а також до суден, до яких згідно з **1.4.2** Загальних положень про класифікаційну та іншу діяльність Директива 2009/45/ЄС не застосовується, повинні застосовуватися вимоги Правил МС без врахування вимог до суден зі знаками згідно з **2.2.5.1.5** цієї частини Правил.

1.3.1.5 Судна для персоналу (див. **1.2.1**) згідно з рекомендаціями, прийнятими рез. MSC.418(97), повинні відповідати положенням Кодексу з безпеки суден спеціального призначення, прийнятого рез. MSC.266(84), з поправками (Кодекс SPS 2008) та відповідним вимогам Правил МС або, за узгодженням з Регістром, положенням інших стандартів, за умови що вони забезпечують еквівалентний рівень безпеки, прийнятний для Регістра та Адміністрації, беручи до уваги кількість людей, які знаходяться на судні. При цьому високошвидкісні судна для персоналу повинні відповідати вимогам частини XXI «Судна для перевезення зайнятого в галузі персоналу» Правил класифікації та побудови високошвидкісних суден.

Правила МС поширюються на судна спеціального призначення валовою місткістю 500 і більше. До суден спеціального призначення валовою місткістю менше 500 вимоги, що містяться у Правилах МС, застосовується настільки це є доцільним і практично можливим з узгодженням з Регістром.

При наявності спеціальних вимог Адміністрації країни прапора судна до суден валовою місткістю менше 500, наприклад вимоги Адміністрації Республіки Палау, що містяться в документі PALAU INTERNATIONAL SHIP REGISTRY «CODE OF SAFETY FOR CARGO SHIPS OF LESS THAN 500 GROSS TONNAGE», такі вимоги застосовуються до суден під прапором цієї Адміністрації без зниження рівня безпеки, що передбачається для таких суден Правилами МС. За узгодженням з Регістром може бути знижений рівень безпеки до рівня вимог документу Адміністрації країни прапора судна для судна під її прапором.

1.3.1.6 При класифікації пасажирських морських та змішаного (море-ріка) плавання суден, що здійснюють внутрішні рейси, з врахуванням класифікації згідно з Директивою 2009/45/ЄС, крім термінів та їх визначень згідно з **1.2.1.2**, застосовуються наступні терміни та їх визначення:

ГМЗЛБ - означає Глобальну морську систему зв'язку у випадку лиха та забезпечення безпеки, як це викладено в главі IV Конвенції СОЛАС 1974, з поправками, та в Правилах щодо обладнання морських суден;

висота істотних хвиль ($h_{1/3}$) - середня висота третини найвищих хвиль, що спостерігаються протягом певного періоду;

морські райони - означає будь-які райони моря або море, визначені відповідно до **2.2.5.1.5** цієї частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

Проте, для застосування положень щодо радіозв'язку, визначення морських районів будуть прийматися ті, що вказані в **1.2** загальних положень частини IV «Радіообладнання» Правил щодо обладнання морських суден і Правилі 2 глави IV Конвенції СОЛАС 1974, з поправками;

особи з обмеженою рухливістю - означає особи, які мають певні труднощі із використанням громадського транспорту, включаючи осіб похилого віку, осіб з інвалідністю, осіб із вадами чуттєвого сприйняття та користувачів інвалідних візків, вагітних жінок та осіб, які супроводжують маленьких дітей;

портова зона - означає зону, іншу ніж морські райони, див. вище, як визначено Державою - стороною Директиви 2009/45/ЄС, що має юрисдикцію над ними, що простягається до найвіддаленіших постійних робочих причалів, які формують невід'ємну частину системи порту, або до меж, визначених природними географічними особливостями, які захищають гирло або подібну захищену зону.

1.3.1.7 Правила класифікації та побудови морських суден складаються з цієї частини I «Класифікація» і таких частин:

II «Корпус»;

III «Пристрої, обладнання і забезпечення»;

IV «Остійність»;

V «Поділ на відсіки»;

VI «Протипожежний захист»;

VII «Механічні установки»;

VIII «Системи і трубопроводи»;

IX «Механізми»;

X «Котли, теплообмінні апарати і посудини під тиском»;

XI «Електричне обладнання»;

XII «Холодильні установки»;

XIII «Матеріали»;

XIV «Зварювання»;

XV «Автоматизація»;

XVI «Конструкція та міцність корпусів суден із полімерних композиційних матеріалів»;

XVII «Загальні правила по конструкції навалювальних суден і нафтових танкерів»

(розробляється).

При класифікації суден згідно з Правилами МС застосовуються наступні Правила:

Правила щодо обладнання морських суден, що складаються з таких частин:

I «Положення з нагляду»;

II «Рятувальні засоби»;

III «Сигнальні засоби»;

IV «Радіообладнання»;

V «Навігаційне обладнання»;

Правила побудови корпусів суден і плавучих споруд із застосуванням залізобетону;

Правила про вантажну марку морських суден;

Правила щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден;

Правила перевезення зерна;

Правила запобігання забрудненню з суден, що складаються з таких частин:

- I «Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою»;
- II «Вимоги до конструкції суден, їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин наливом»;
- III «Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню стічними водами»;
- IV «Вимоги щодо запобігання забрудненню сміттям»;
- V «Вимоги до обладнання і пристроїв суден щодо запобігання забрудненню атмосфери»;
- VI «Вимоги до протиобростаючих систем»;
- VII «Вимоги до обладнання суден на відповідність знакам ECO і ECO-S у символі класу»;
- VIII «Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій у морі».

Обмірювання морських суден здійснюється згідно з Правилами обмірювання морських суден та суден змішаного плавання.

1.3.2 Правила класифікації та побудови суден змішаного плавання.

1.3.2.1 Вимоги Правил класифікації та побудови суден змішаного плавання, надалі в цій частині Правила СЗП, поширюються на водотоннажні вантажні судна (самохідні і несамохідні, у тому числі наливні, хімовози, газовози (для перевезення зрідженого нафтового газу і зрідженого природного газу), бункеровщики, водолії, нафтозбирачі, збирачі нафтовмісних вод, судна забезпечення) і буксири (у тому числі буксири-штовхачі) змішаного (ріка-море) плавання.

Для класифікації й побудови суден інших типів і призначень, включаючи пасажирські судна, газовози (для перевезення компримированого (стиснутого) природного газу), застосовуються вимоги Правил класифікації та побудови морських суден.

Вимоги Правил СЗП застосовні до суден, що виконують перевезення небезпечних вантажів, за умови виконання вимог, зазначених у **1.3.2.4.3** і **1.3.2.4.4**.

Вимоги Правил СЗП поширюються на матеріали і вироби, призначені для установки на вище указаних судах, виготовлення яких повинно здійснюватися під наглядом Регістру (переліки матеріалів і виробів наводяться у відповідних частинах Правил СЗП).

1.3.2.2 Вимоги Правил СЗП, викладені стосовно суден зі знаком району плавання **B-R4-RS** у символі класу судна, повинні повністю застосовуватися до суден зі знаком **R4-RS** (без знаку **B**) у символі класу судна, якщо не зазначене інше.

1.3.2.3 Визначення

Терміни, що відносяться до загальної термінології, викладені в **1.2** цієї частини Правил та в «Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності».

Для цілей Правил СЗП додатково прийняті наступні терміни й визначення:

.1 Висота хвиль — розрахункова висота вітрових хвиль із забезпеченістю, прийнятою для водних басейнів даного розряду.

.2 Вантажне судно — судно, призначене для перевезення вантажів (суховантажне, наливне, хімовоз, газовоз, комбіноване, рефрижераторне й т.д.).

.3 Каботажний рейс – рейс судна між українськими портами (терміналами) або місцями призначення, розташованими на території України, без проведення за межами території України вантажних операцій, здійснення бункерування, поповнення судових запасів.

.4 Міжнародний рейс — рейс із порту країни, яка є стороною міжнародних конвенцій, у порт, розташований за межами цієї країни, або навпаки.

.5 Міжнародний рейс із обмеженнями — міжнародний рейс із обмеженнями висоти хвилі 3% забезпеченості до 3,5м і віддаленням від берега, погодженим із класифікаційним органом для кожного району плавання окремо, але в кожному разі не більше 40 миль.

.6 Буксир-штовхач — судно, що має зчіпний пристрій і призначене для водіння методом штовхання інших суден і плавучих споруд.

1.3.2.4 Застосовні правила

При виконанні вимог Правил СЗП, крім вказівок, викладених у їхніх відповідних частинах і розділах, також необхідно, залежно від призначення судна й району здійснення рейсів, керуватися вимогами Правил Регістра, Міжнародних Конвенцій і Кодексів, а саме:

.1 Для всіх суден змішаного (ріка-море) плавання, зазначених в **1.3.2.1**, вимогами:

.1.1 Правил класифікації та побудови морських суден, викладеними в:

- частині X «Котли, теплообмінні апарати і посудини під тиском»;
- частині XII «Холодильні установки»;
- частині XIII «Матеріали»;
- частині XIV «Зварювання»;
- частині XVI «Конструкція та міцність корпусів суден із полімерних композиційних матеріалів»;
- частині XVII «Загальні правила по конструкції навалювальних суден і нафтових танкерів»

(розробляється);

.1.2 Правил щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден;

.1.3 Правил запобігання забрудненню з суден;

.1.4 Правил класифікації та побудови суден внутрішнього плавання, викладеними в частині XIV «Засоби по запобіганню забрудненню з суден»;

.1.5 Правил обмірювання морських суден і суден змішаного плавання;

.1.6 Правил обмірювання суден внутрішнього плавання (вантажні судна, що здійснюють рейси по Європейських внутрішніх водних шляхах, включаючи внутрішні водні шляхи України);

.1.7 Додатковими й/або іншими вимогами, викладеними в документах, що діють на Європейських внутрішніх водних шляхах району експлуатації судна.

.2 Для будь-якого судна змішаного (ріка-море) плавання, що здійснює міжнародний рейс в (з) морський порт, розташований за межами України, вимогами:

.2.1 викладеними в **1.3.2.4.1**;

.2.2 Міжнародної Конвенції про охорону людського життя на морі (СОЛАС 74/78/88) з поправками;

.2.3 Міжнародного кодексу з охорони суден і портових споруд (Кодекс ISPS) з поправками;

.2.4 Міжнародної Конвенції про вантажну марку (КВМ-66/88), з поправками;

.2.5 Міжнародної Конвенції по запобіганню забрудненню з суден (МАРПОЛ 73/78/97), з поправками;

.2.6 Конвенції МОП про працю в морському суднопластві 2006 р. щодо житлових приміщень судна згідно з розділом 3 Правил і Кодексу Конвенції;

.2.7 Конвенції про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах (Конвенція МОП № 152) 152 і Зводу практичних правил МОП «Техніка безпеки та гігієна праці на портових роботах», 2005 р.;

.2.8 Міжнародного кодексу про остійність суден в непошкодженому стані (2008 IS Кодекс);

.2.9 Міжнародного кодексу про рятувальні засоби (Кодекс LSA);

.2.10 Кодексу про аварійно-попереджувальну сигналізацію та індикатори;

.2.11 Міжнародного кодексу про застосування процедур випробування на вогнестійкість (Кодекс FTP);

.2.12 Циркулярного листа SLS.14/Circ.144 щодо використання еквівалентного забезпечення рятувальними засобами суден довжиною 100м і менше (крім нафтових танкерів, хімічних танкерів і газовозів), що плавають під прапором України.

.3 Для судна змішаного (ріка-море) плавання, що перевозить небезпечні вантажі по Європейських внутрішніх водних шляхах, включаючи внутрішні водні шляхи України з морськими судноплавними

шляхами, які використовуються для руху цих суден згідно з національним правом України (морський каботаж), вимогами:

.3.1 викладеними в **1.3.2.4.1**;

.3.2 викладеними в частині XIII «Судна для перевезення небезпечних вантажів» Правил класифікації та побудови суден внутрішнього плавання, а для суден, що мають «Документ про відповідність. Спеціальні вимоги для суден, що перевозять небезпечні вантажі», який підтверджує відповідність судна вимогам правил II-2/19 чи II-2/54 МК СОЛАС-74, вимогами глави **9.2** Правил, доданих до Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, в діючій редакції, з врахуванням вимог Кодексу IMDG згідно з **.4.2** (враховані в Правилах СЗП);

.4 Для судна змішаного (ріка-море) плавання, що перевозить небезпечні вантажі морем, вимогами:

.4.1 викладеними в **1.3.2.4.1** і **1.3.2.4.2.3**;

.4.2 Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (Кодекс IMDG), з поправками (для судна, що здійснює міжнародний рейс);

.4.3 Міжнародного кодексу морського перевезення навалювальних вантажів, 2008 (Кодекс IMSBC) з поправками;

.4.4 Міжнародного кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (Кодекс IBC) з поправками (для судна, що здійснює міжнародний рейс);

.4.5 Міжнародного кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом (Кодекс IGC) з поправками (для судна, що здійснює міжнародний рейс).

.5 Для судна забезпечення змішаного (ріка-море) плавання вимогами:

.5.1 викладеними в **1.3.2.4.1**;

.5.2 Резолюції MSC.235(82) «Керівництво з проектування та побудови морських суден забезпечення» з поправками резолюцією MSC.335(90);

.5.3 Резолюції A.863(20) «Кодекс безпечної практики перевезення вантажів і людей на морських суднах забезпечення» з поправками резолюцією MSC.237(92) (кодекс OSV);

.5.4 Резолюції A.1122(30) «Кодекс перевезення та перевантажування небезпечних і шкідливих рідких речовин, що перевозяться наливом на морських суднах забезпечення» (кодекс OSV Chemical).

.6 Для судна змішаного (ріка-море) плавання, що перевозить навалювальні вантажі, вимогами:

.6.1 викладеними в **1.3.2.4.1**;

.6.2 Резолюції MSC.23(59) «Міжнародний кодекс про безпечне перевезення зерна насипом», 1991 р. (Grain кодекс);

.6.3 Міжнародного кодексу морського перевезення навалювальних вантажів, 2008 р. (Кодекс IMSBC).

.7 Для судна змішаного (ріка-море) плавання, що перевозить палубні лісні вантажі морем, додатково вимогами Резолюції A.1048(27) «Кодекс безпечної практики для суден, що перевозять палубні лісні вантажі», 2011 р. (Timber кодекс).

.8 Для судна змішаного (ріка-море) плавання, що перевозить штучні вантажі морем, додатково вимогами Резолюції A.714(17) «Кодекс безпечної практики розміщення і кріплення вантажу», 1991 р. (Кодекс CSS).

1.3.2.5 Правила СЗП складаються з цієї частини I «Класифікація» і таких частин:

II «Корпус»;

III «Пристрої, обладнання і забезпечення. Сигнальні засоби»;

IV «Остійність, поділ на відсіки і надводний борт»;

V «Протипожежний захист»;

VI «Механічні установки»;

- VII «Системи і трубопроводи»;
- VIII «Механізми»;
- IX «Електричне обладнання»;
- X «Автоматизація»;
- XI «Радіообладнання»;
- XII «Навігаційне обладнання».

1.3.3 Правила класифікації та побудови суден внутрішнього плавання.

1.3.3.1 Вимоги Правила класифікації та побудови суден внутрішнього плавання, надалі в цій частині Правила СВП, поширюються на наступні судна внутрішнього плавання:

.1 пасажирські і наливні судна, судна, призначені для перевезення горючих та інших небезпечних вантажів, буксири, штовхачі і буксири-штовхачі, вантажні судна-штовхачі і судна технічного флоту та пожежні незалежно від довжини і на прогулянкові, з характеристиками щодо довжини та добутку $L \times B \times T$ згідно з **1.3.3.1.2**, судна, незалежно від потужності головних двигунів і від валової місткості;

.2 на самохідні судна, не зазначені в **1.3.3.1.1**, із потужністю головних двигунів 55кВт і більше або для яких добутки довжини L , ширини B і осадки T становить об'єм 100м³ і більше;

.3 на судна, не зазначені в **1.3.3.1.1** і **1.3.3.1.2**, валовою місткістю 80 і більше, або на яких установлені механізми й обладнання із сумарною потужністю первинних двигунів 100кВт і більше, або для яких добутки довжини L , ширини B і осадки T становить об'єм 100м³ і більше;

.4 на прогулянкові судна зазначені в **1.3.3.1.1** і судна зазначені в **1.3.3.1.2** з найбільшою довжиною корпусу 20м і більше, але менше 24м, призначені для плавання по внутрішніх водних шляхах країн Європейського співтовариства.

Прогулянкові судна, призначені для плавання по внутрішніх водних шляхах країн Європейського співтовариства, включаючи ріку Дунай на території України, повинні задовольняти вимогам Європейського стандарту що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання (СС-ТВСВП) Європейського комітету з розробки стандартів у сфері внутрішнього судноплавства (CESNI) і Директиви Європейського парламенту та Ради (EU) 2016/1629 з поправками.

Указані в **1.3.3.1.1** і **1.3.3.1.2** величини L , B і T приймаються згідно з частиною II «Корпус» Правил СВП.

.5 матеріали і вироби, призначені для установки на вище указаних судах, виготовлення яких повинно здійснюватися під наглядом Регістру (переліки матеріалів і виробів наводяться у відповідних частинах Правил СВП).

1.3.3.2 Вимоги Правил СВП 2022 р., якщо в них не зазначене інше, відносно положень видачі *Свідоцтва судна внутрішнього плавання* згідно з вимогами Директиви (EU) 2016/1629 Європейського Парламенту й Ради, див. **1.4.5** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності, застосовуються в повному обсязі до указаних в **1.4.5** суден з врахуванням згаданого в **1.4.5** нормативно-правового акту. При цьому згідно з положеннями Директиви (EU) 2016/1629 вона не поширюється на:

пороми;

морські судна, включаючи морські буксири й штовхачі, які:

- перебувають у плаванні або на стоянці на морських ділянках рік;

- перебувають тимчасово на внутрішніх водних шляхах, якщо вони мають:

свідоцтво, що засвідчує відповідність положенням Міжнародної конвенції 1974 р. про охорону людського життя на морі (SOLAS), свідоцтво, що засвідчує відповідність положенням Міжнародної конвенції 1966 р. про вантажну марку та міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, що засвідчує відповідність положенням Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973/78 (MARPOL), або для морських суден, на які не поширюється дія названих конвенцій, відповідні свідоцтва згідно з нормативно-правовим актом України, або для пасажирських суден, на які не поширюється дія названих конвенцій (каботажного плавання), свідоцтво про безпеку пасажирського судна/свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна, видане відповідно до Директиви 2009/45/ЄС, що встановлює правила й стандарти безпеки для пасажирських суден, або для прогулянкових суден, на які не поширюється дія названих конвенцій, свідоцтво згідно з нормативно-правовим актом України.

1.3.3.3 Обладнання суден, необхідне для плавання з мінімальним складом екіпажу, повинно відповідати вимогам указаних в **1.3.3.2** з урахуванням вимог частини XVII «Спеціальні вимоги, застосовні до суден з мінімальним екіпажем» діючих Правил СВП.

1.3.3.4 Визначення.

Терміни, що відносяться до загальної термінології, викладені в **1.2** цієї частини Правил та в Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності і у відповідних частинах Правил СВП.

Для цілей Правил СВП додатково прийняті наступні терміни й визначення:

Внутрішні водні шляхи - поверхневі води (крім акваторії морських портів, судноплавних каналів та внутрішніх морських вод), віднесені постановою №136 від 09.02.2022 Кабінетом Міністрів України у встановленому порядку до категорії судноплавних.

Особи з обмеженою рухливістю – особи, які відчувають певні проблеми в користуванні громадським транспортом, такі, як літні люди, особи, які страждають фізичними вадами, особи з недостатньою функцією органів чуття (зір тощо), особи на інвалідних візках, вагітні жінки і особи, які супроводжують маленьких дітей.

До категорії осіб з обмеженою рухливістю не належать особи з психічними розладами

Плавуче обладнання – плавуча споруда, на якій розташовані робочі механізми, як-то крани, обладнання земснарядів, копри або підйомники.

Робоче судно – судно, відповідним чином побудоване та обладнане для використання при проведенні різних видів робіт, як-то ґрунтовозна баржа, бункерна чи понтонна баржа, понтон або блокоукладальник, чи несамохідне судно для заведення якорів.

Швидкісне судно – моторне судно, що може рухатися зі швидкістю 40 і більше кілометрів за годину відносно поверхні води.

У Правилах СВП застосовується термін «валова місткість», що (тільки з метою застосування Правил СВП) означає безрозмірну величину, визначену виходячи з повного об'єму усіх приміщень судна за формулою, м³:

$$GT = 0,353V,$$

$$\text{де: } V = LBT\delta + LB\alpha(D - T) + \Sigma lbh;$$

L, B, D, T – розрахункові головні розміри судна [довжина, ширина, висота борта, осадка], м

δ – коефіцієнти повноти водотоннажності;

α – коефіцієнти повноти вантажної ватерлінії;

l, b, h – середні довжина, ширина і висота надбудов і рубок, а також ящиків, або подібних конструкцій, що не доходять до бортів судна*, відповідно, м.

*Примітка. Ящик -закрита палубою споруда на палубі надводного борту, що не доходить до будь-якого борту судна на відстань більше ніж 4% ширини судна *B* і не має дверей, ілюмінаторів та інших подібних отворів у зовнішніх перегородках.

При розрахунку валової місткості не враховується об'єм рульової рубки. Розрахунок валової місткості для багатокорпусних суден, в частині місткості корпусів, повинен виконуватися для кожного корпусу окремо з подальшим підсумовуванням результатів обчислень.

1.3.3.5 На судна внутрішнього плавання, крім вимог Правил СВП, поширюються також наступні частини Правил класифікації та побудови морських суден Регістра судноплавства України:

IX «Котли, теплообмінні апарати і посудини під тиском»

XII «Холодильні установки»

XIII «Матеріали»

XIV «Зварювання»

XVI «Конструкція та міцність корпусів суден із полімерних композиційних матеріалів».

На судна внутрішнього плавання поширюються:

Правила щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден;

Правила побудови корпусів суден і плавучих споруд із застосуванням залізобетону.

1.3.3.6 Правила СВП складаються з цієї частини I «Класифікація» і таких частин:

II «Корпус»;

III «Пристрої, обладнання і забезпечення. Сигнальні засоби»;

IV «Остійність, поділ на відсіки і надводний борт»;

V «Протипожежний захист»;

VI «Механічні установки»;

VII «Системи і трубопроводи»;

VIII «Механізми»;

IX «Електричне обладнання»;

X «Автоматизація»;

XI «Радіообладнання»;

XII «Навігаційне обладнання»;

XIII «Судна для перевезення небезпечних вантажів»;

XIV «Засоби по запобіганню забрудненню з суден»;

XV «Спеціальні вимоги, застосовні до суден, які використовують зріджений природний газ, як паливо»;

XVI «Спеціальні вимоги, застосовні до прогулянкових суден»;

XVII «Спеціальні вимоги, застосовні до суден з мінімальним екіпажем».

1.3.3.7 Судна з класом Регістра, присвоєним відповідно до Правил СВП, можуть експлуатуватися по внутрішніх водних шляхах країн Європейського співтовариства, включаючи ріку Дунай.

1.3.3.8 Перевезення пасажирів на несамохідних суднах внутрішнього плавання не дозволяється.

1.3.4 Правила класифікації та побудови малих суден.

1.3.4.1 Вимоги Правил класифікації та побудови малих суден, надалі в цій частині Правила М, поширюються на:

- судна, та інші плавучі споруди і засоби, найбільша довжина корпусу L_H яких не перевищує 20м і/або

- ці ж судна, котрі призначені для плавання на внутрішніх (не морських) водних шляхах і добуток довжини L_H , ширини B_H і осадки T яких складає об'єм менше 100м³;

- прогулянкові судна;

- судна, які призначені для розміщення не більше ніж 12 пасажирів на борту;

- водні мотоцикли.

1.3.4.2 Вимоги Правил М не поширюються на:

- судна, які призначені для перевезення небезпечних вантажів;

- пасажирські судна, криголами, буксири, штовхачі, плавучі крани;

- судна технічного флоту та пожежні судна;

- суднове обладнання (суднові шлюпки, плоту);

- водні атракціони, у т.ч «банани» та подібні;

- дошки для серфінгу, зокрема з вітрилом або приводом;

- антикварні та історичні судна та їх копії, позначені як такі виробником;

- каное, байдарки і гондоли;

- водні велосипеди, амфібії, гідроплани.

1.3.4.3 Альтернативно, до вимог Правил М, допускається застосування відповідних вимог стандартів ДСТУ та міжнародних стандартів ISO для малих суден (група 47.080: Small craft) чи EN до аналогічних конструкцій або вимог (перелік застосованих при розробці Правил М стандартів ISO наведений в додатку 1 до цієї частини Правил із зазначенням відповідних стандартів ДСТУ).

На водні мотоцикли Правила М поширюються з врахуванням вимог стандарту ДСТУ EN ISO

13590 «Судна малі. Водні скутери. Конструкція та вимоги до встановлення систем» або відповідних стандартів ISO чи EN.

Правила М поширюються на матеріали та вироби, призначені для встановлення та використання їх на указані в **1.3.4.1** малі судна, виготовлення яких повинне здійснюватися під наглядом Регістра (перелік матеріалів і виробів приводяться у відповідних частинах Правил М).

1.3.4.4 Малі судна, які призначені для експлуатації в морському середовищі, повинні задовольняти вимогам «Правил запобігання забрудненню з суден» згідно з вказівками частини XIV «Засоби запобігання забрудненню з суден» Правил М.».

1.3.4.5 Визначення

Терміни, що відносяться до загальної термінології, викладені в **1.2** цієї частини Правил та в «Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності».

Для цілей Правил М додатково прийняті наступні терміни й визначення:

Баркас - палубне самохідне або несамохідне судно вантажопідйомністю від 1 до 5 тонн, призначене для перевезень вантажів і людей, рибальства.

Безпалубне судно - судно, що на довжині менш $2/3$ довжини корпусу L_H судна від носового краю є палубним судном, і/або яке має кокпіти (рецеси) із загальним коефіцієнтом об'єму $K_C \geq 1$, і/або кокпіти (рецеси) не задовольняють **10.2** частини II «Корпус» Правил М.

Вантажне судно - самохідне і несамохідне судно, призначене для перевезення різних вантажів.

Відкрите судно - палубне судно, у якого люкові закриття не мають достатньої міцності, жорсткості і ступеню водонепроникності або на якому люки відкриті.

Відстань до місця-укриття – максимально припустима відстань у морських милях (кілометрах), що вимірюється уздовж найкоротшого безпечного в навігаційному відношенні шляху від будь-якої точки на обраному для плавання судна маршруті, до найближчого доступного порту або місця-укриття.

Вітрильний човен – вітрильне безпалубне судно з довжиною корпусу до 6,0м включно.

Водний мотоцикл (судно для індивідуального користування) – судно, призначене для дозвілля, з довжиною корпусу менше 4м, яке використовує рушійну установку, що має водомет, як основне джерело рушійної сили, і спроектоване для управління особою або особами, що знаходяться в положенні сидячи, стоячи або на колінах на корпусі, а не всередині нього.

Цей термін охоплює плазасоби з такими назвами: водний мотоцикл (water-byke), водний скутер (scooter), джет (jet-byke/jet-ski), гідроцикл та їм подібні.

Глісер - судно, що при русі з певною швидкістю підтримується головним чином за рахунок гідродинамічних сил. Режим глісування відповідає швидкості руху судна, при якій число Фруда по водотоннажності:

$$Fr_{\Delta} = v / \sqrt{g \sqrt[3]{V_D}} > 1,5,$$

де:

v – швидкість руху судна, м/с;

g - прискорення вільного падіння, м/с², $g = 9,81$ м/с²;

V_D – об'ємна водотоннажність судна по ватерлінії, м³.

Житлове судно - судно, що має повністю закриту каюту, обладнану жорсткою палубою, з одним або більше стаціонарних або підвісних ліжок, лавок, гамаків або аналогічних предметів меблів, які можуть бути використані для того, щоб спати на ходу судна. Судно також вважається «житловим», якщо тканинне закриття використовується замість жорстких дверей або каюта має стінки з тканини.

Судно не вважається «житловим», якщо:

- над відкритою каютою натягнутий тент, або

- відкрита з сторін каюта має часткову бризкозахисну огорожу і не закрита тканиною з усіх боків.

Місця для сну повинні мати мінімальні розміри: довжину по діагоналі 1,5м, ширину в

найширшому місці 0,4м і мінімальну висоту простору над місцем для сну 0,4м по всій довжині. Місця відпочинку на відкритій палубі і відсіки, призначені виключно як комори згідно з Керівництвом для власника судна, місцями для сну не є.

Захищена акваторія - ділянка водної акваторії, що примикає до берега й захищена від хвилювання і вітру природним чином або захищена від хвилювання гідротехнічною спорудою.

Катер - моторне судно, крім суден, що несуть вітрильне спорядження, з довжиною корпусу від 4,0м до 6,0м включно, що має палубу не менше ніж на 1/3 довжини корпусу від носового краю і стаціонарно встановлений двигун, розміщений у закритому відсіку, а також моторні палубні судна з довжиною корпусу понад 6,0м до 15м з підвісним або стаціонарно встановленим двигуном. Судна без зазначеної палуби відносяться до моторних човнів.

Катамаран – судно, що складається з двох корпусів, з'єднаних спеціальною мостовою конструкцією.

Міжнародне перевезення пасажирів - перевезення пасажирів з порту України в порт іншої держави або між портами різних держав за межами України.

Моторний човен – моторне безпалубне судно з довжиною корпусу до 6,0м включно, на якому двигун встановлений відкрито, див. також визначення «Катер».

Навчальне судно - спеціально обладнане судно, призначене для здійснення практичного навчання осіб, що пройшли навчально-теоретичну підготовку. На такому судні учні, яких використовують на штатних місцях або як дублерів, якщо їх чисельність не більше 12 чоловік, вважаються спеціальним персоналом.

Палубне судно - судно, у якого горизонтальна проекція площі, обмеженої бортовою лінією, складається у будь-якому поєднанні з: водонепроникної палуби і надбудови, і/або таких, що відповідають вимогам 2.8 частини IV «Остійність, непотоплюваність і надводний борт» Правил М, швидко осушуваного кокпіту (реcesa) і/або водонепроникного кокпіту (реcesa) з сумарним об'ємом менше ніж $L_N \times V_N \times F_M / 40$ і у якого всі закриття мають достатню міцність, жорсткість і ступінь водонепроникності, що відповідають розділу 9 частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил М. При цьому площа реcesa, що допускається для суден морських і 1 прибережного районів плавання і деяких суден 2 ÷ 4 прибережних районів плавання, обмежена згідно з вимогами 2.9 частини IV «Остійність, непотопність і надводний борт» Правил М.

Плавуча дача (плавучий будинок) – житлове самохідне або несамохідне судно, включаючи стоянкове судно, обладнане для відпочинку і/або проживання людей на воді.

Понтон - несамохідний палубний плавзасіб, який може бути вантажним понтоном або використовуватися як один понтон або з'єднання понтонів для обладнання причалів, плавучих переходів і переправ, у складі рефулерів для підтримки рефулерних трубопроводів і т. ін.

Пором - транспортне судно для регулярного перевезення сухопутних засобів, людей і вантажів з одного берега на інший.

Рефулер – плавучий трубопровід, по якому перекачується ґрунтова або піщана суміш (пульпа) від землесоса або іншого земснаряда.

Робоче судно – моторне судно, призначене та обладнане для виконання рейдових, швартовних та інших допоміжних робіт.

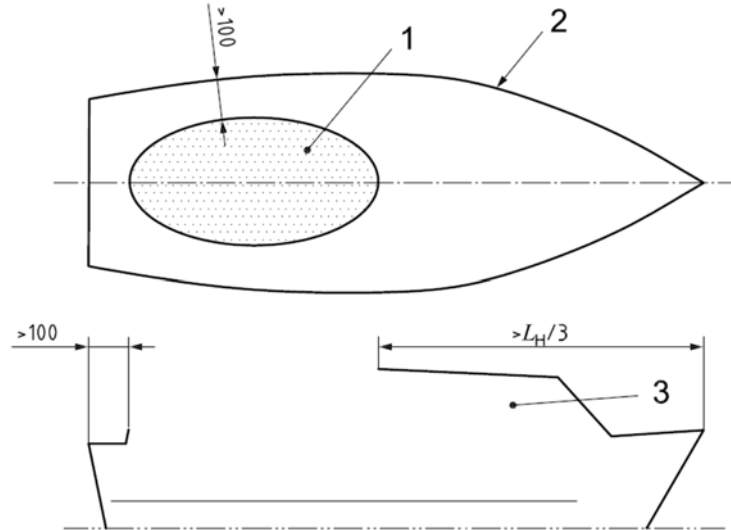
Туристичне судно – судно, яке за своєю конструкцією і морехідними характеристиками придатне для здійснення тривалого плавання по туристичному маршруту (маршрутах);

Частково закрите судно - судно, яке не задовольняє визначенню палубного судна і на якому в проекції площі в плані настил палуби, рубки, укриття від негоди, ніші підвісних двигунів чи інші жорсткі укриття є водонепроникними відповідно до розділу 9 частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил М з яких вода стікає безпосередньо за борт (не через дренаж), і:

- охоплюють, щонайменше, одну третину проекції площі в плані лінії борту, і
- включають весь простір на довжині $L_N/3$ в корму від носової кінцевої частини, і

- включають, щонайменше, ширину на 100мм всередину від лінії борту, за винятком площі будь-яких водонепроникних рецесів із загальним об'ємом менше $(L_H \cdot V_H \cdot F_M)/40$, з яких вода може зливатися через дренаж. При цьому ніші підвісних двигунів розглядаються такими, що забезпечують відповідність для цих цілей.

Ілюстрація до визначення представлена на рис. 1.3.4.5.



- 1 - рецес, відкритий зверху (менше ніж дві третини загальної площі проєкції лінії борту);
 2 - лінія борту;
 3 - відкрите укриття від негоди або закрита рубка.

Рис. 1.3.4.5. Частково закрите судно (розміри в мм)

Човен - веслове судно з вантажопідйомністю до 1т, оснащене дволопатевиими або однолопатевиими веслами.

Яхта – прогулянково-туристичне судно, за виключенням гребних суден, яке має закриті приміщення, призначені для розміщення всіх осіб, передбачених на борту судна.

Яхта моторна, яхта моторно-вітрильна, яхта вітрильна, яхта вітрильно-моторна – яхта залежно від використовуваної рушійної сили або поєднання рушійних сил, див. 1.3.4.6.

Наступні терміни наведені для полегшення віднесення плавучих засобів до таких, на які вимоги Правил М не поширюються згідно з 1.3.4.2, а саме:

Амфібія - колісний або на гусеничному ході моторний транспортний засіб, який здатний експлуатуватися як на воді, так і на твердій землі.

Водний атракціон - вид розважального об'єкта на воді, водна споруда або пристрій, створений для розваги.

До водних атракціонів відносяться: водні лижі й санки; шайби, що буксуються; плавзасоби «банан» і подібні; водні гірки; каруселі; колеса огляду (перелік не є закінченим і може доповнюватися Регістром);

«*Банан*» і подібні – несамохідні надувні плавучі засоби, які буксуються моторним судном і призначені для нетривалої водної спортивно-розважальної прогулянки пасажирів, які сидять на обладнаних місцях на надувному корпусі плавучого засобу зверху;

Байдарка – легке закрите судно, що приводиться в рух мускульною силою людини з використанням дволопатевого весла, що є ознакою, що відрізняє байдарку від всіх інших типів веслових суден, і яке має гострі обводи корпусу (коефіцієнт повноти корпусу близько 0,5 і значне подовження, що завжди перевищує значення 5). Одномісна байдарка – каяк;

Водний велосипед – плавучий засіб, що рухається за рахунок фізичної сили людини шляхом

приведення в дію гвинта/гвинтів або гребного колеса/коліс і призначений для перевезення однієї або більше осіб, які розташовуються на спеціальних місцях для сидіння на корпусі/корпусах плавзасобу;

Гондола — традиційний венеціанський гребний човен;

Гідроплан – літальний апарат (літак, мотодельтаплан, дельталіт і т.п), пристосований для підйому з води й спуску на воду.

Каное – універсальна назва веслових суден (човнів) без кочетів для весла, які мають характерний спосіб веслування лопатовидним веслом і відрізняється посадкою весляра (стоячи на коліні), способом веслування (однією лопаттю), збільшеною шириною корпусу й формою посадкового місця.

Суднова шлюпка - шлюпка, що встановлюється на судні для різних цілей і є його обладнанням. За призначенням суднові шлюпки розділяються на рятувальні, чергові, робочі, спеціально-вантажні, буксирні, промірні, водолазні.

У Правилах М застосовується термін «*валова місткість*», що (тільки з метою застосування Правил М) означає безрозмірну величину, визначену виходячи з повного об'єму усіх приміщень судна за формулою, м³:

$$GT = 0,353 V,$$

де: $V = LBT\delta + LB\alpha(D - T) + \Sigma lbh$

L, B, D, T – конструктивні розміри судна [довжина, ширина, висота борта, осадка], м

δ - коефіцієнти повноти водотоннажності при повному навантаженні

α - коефіцієнти повноти ватерлінії при повному навантаженні

l, b, h - середні довжина, ширина й висота надбудов і рубок, а також ящиків, або подібних конструкцій, що не доходять до бортів судна*, відповідно, м.

*Примітка. Ящик -закрита палубою споруда на палубі надводного борту, що не доходить до будь-якого борту судна на відстань більше ніж 4% ширини судна B і не має дверей, ілюмінаторів та інших подібних отворів у зовнішніх перегородках.

При розрахунку валової місткості не враховується об'єм рульової рубки. Розрахунок валової місткості для багатокорпусних суден, в частині місткості корпусів, повинен виконуватися для кожного корпусу окремо з подальшим підсумовуванням результатів обчислень.

1.3.4.6 Типи малих суден, залежно від передбаченої рушійної сили:

моторне - судно, рух якого здійснюється механічною рушійною установкою (гребний гвинт, гребні колеса, водомет, повітряний гвинт і т.п.) з первинним двигуном;

вітрильне - судно, рух якого здійснюється пристроєм, що використовує енергію вітру;

веслове – судно без двигуна, для руху якого використовується м'язова сила людини;

При поєднанні рушійних сил (мотор і вітрило, вітрило і веслування, або вітрило-веслування-мотор) судно розглядається як моторне або/і вітрильне або/і веслове залежно від наступного:

1 Судно, на якому передбачене здійснення поступального руху енергією вітру, розглядається як *вітрильне*, якщо площа вітрильного озброєння задовільняє умові, м²:

$$A_s \geq 0,07 \Delta_{\max}^{2/3}, \quad (1.3.4.6.1)$$

де: Δ_{\max} – водотоннажність при повному навантаженні, кг.

При меншій площі вітрильного озброєння судна вимоги Правил М у частині остійності і надводного борту вітрильних суден не застосовуються.

Площа вітрильного озброєння A_s , м², визначається відповідно до **1.3.4.10.2.22** цієї частини Правил.

2 Веслове або моторне судно відкритого типу чи безпалубне, або надувне чи каркасно-тканинне, оснащене вітрильним озброєнням, розглядається як *вітрильне* судно, незалежно від площі вітрильного озброєння.

3 Веслове або вітрильне судно з двигуном внутрішнього згоряння розглядається і як *моторне* (у т.ч. *моторно-вітрильне*), якщо номінальна потужність двигунів пропульсивної установки судна задовільняє умові, кВт:

$$N_e \geq 5 (\Delta_{\max}/100)^{1/3}, \quad (1.3.4.6.3)$$

де: Δ_{\max} – водотоннажність при повному навантаженні, кг.

При меншій потужності пропульсивної установки або встановленому двигуні внутрішнього згоряння не для цілей руху, судно вважають *вітрильно-моторним* або *весловим-моторним*.

Моторно-вітрильні судна повинні цілком задовольняти вимогам, пропонованим як до моторних суден, так і до вітрильних суден.

Веслові судна, визначені як моторні, повинні цілком задовольняти вимогам, пропонованим як до моторних суден, так і до веслових суден.

Вітрильно-моторні і веслові-моторні судна повинні цілком задовольняти вимогам, що пред'являються відповідно до вітрильного або веслового судна, а також задовольняти вимогам, що пред'являються до суден, на борту яких встановлені двигуни внутрішнього згоряння

1.3.4.7 Зарезервовано.

1.3.4.8 На малі судна поширюються, де це застосовно й доцільно, з розглядом застосування їх вимог Регістром, наступні Правила:

- .1 Правила класифікації та побудови морських суден, викладені в наступних частинах Правил МС:
 - X «Котли, теплообмінні апарати й судини під тиском»;
 - XII «Холодильні установки»;
 - XIII «Матеріали»;
 - XIV «Зварювання»;
 - XV «Конструкція та міцність корпусів суден із полімерних композиційних матеріалів».
- .2 Правила класифікації та побудови високошвидкісних суден.
- .3 Правила щодо обладнання морських суден.
- .4 Правила щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден.
- .5 Правила побудови корпусів суден і плавучих споруд із застосуванням залізобетону.
- .6 Правила запобігання забрудненню з суден.

На плавучі причали і рефулери, що складаються з декількох малих суден (понтонів, рефулерних понтонів), постійно з'єднаних між собою для можливості використання за основним призначенням, котрі відповідають вимогам Правил М (трубопровід рефулера не підлягає технічному нагляду), поширюються, залежно від району експлуатації, додатково вимоги Правил МС і Правил СВП в частині вимог, що впливають і враховують перевищення загальної найбільшої довжини корпусу плавучого причалу чи рефулера, а саме 20м та більше або, для судна внутрішнього плавання, $L_H \times V_H \times T$ котрих складає об'єм 100м³ і більше, з розглядом плавучого причалу і рефулера, як одного плавзасобу з обґрунтуванням відповідності вимогам Правил МС і Правил СВП щодо його загальної міцності, у т.ч. місцевої міцності з'єднань суден (понтонів), надійності установки (якірний чи швартовний пристрій), рятувальних і сигнальних засобів, леєрної огорожі. Такі плавучі причали і рефулери класифікуються відповідно до Правил М з встановленням умов експлуатації виходячи з найнижчих для суден у складі. Це положення не поширюється на пасажирські плавпричали, призначені для знаходження на плавпричалі більше 12 людей, та інші судна, що не є плавучими причалами і рефулерами).

1.3.4.9 Правила М складаються з цієї частини I «Класифікація» і таких частин:

- II «Корпус».
- III «Пристрої, обладнання і забезпечення».
- IV «Остієність, непотопність і надводний борт».
- V «Механічна установка. Механізми. Системи й трубопроводи».
- VI «Автоматизація».
- VII «Електричне обладнання».
- VIII «Радіо й навігаційне обладнання».
- IX «Рятувальне забезпечення».
- X «Протипожежний захист».
- XI «Випробування суден».
- XII «Матеріали».
- XIII «Особливі вимоги до суден для комерційного перевезення пасажирів».

XIV «Засоби по запобіганню забрудненню з суден».

XV «Зварювання».

1.3.4.10 Основні дані про судно

Цей розділ встановлює однорідність визначень головних розмірів і даних про стан навантаження малого судна згідно з стандартом ДСТУ EN ISO 8666 «Малі судна. Основні відомості» та відповідними стандартами ISO та EN та застосованих в Правилах М. При цьому враховані ув'язані визначення стандартів серії ДСТУ EN ISO 12217 та відповідних стандартів ISO та EN.

Позначення, що застосовуються в Правилах М, вказуються в дужках при їх відмінності від ДСТУ EN ISO 8666 та відповідних стандартів ISO та EN.

1.3.4.10.1 Терміни і визначення

Терміни наведені в цьому розділі визначають наступне:

Ватерлінія, WL , (ВЛ) - лінія перетинання площини, що співпадає з поверхнею спокійної води, з корпусом судна, яка представляє собою пряму лінію на проекціях судна «бік» або «корпус» і має свою дійсну форму на проекції «напівширота»;

Ватерлінія конструктивна, WL_{ref} , (КВЛ) - ватерлінія готового до експлуатації судна в стані повного навантаження;

Лінія борта – лінія перетинання поверхонь верхньої палуби з бортами судна або їх продовжень при заокругленому з'єднанні палуби з бортом, або верхнє положення лінії борта у випадку відсутності палуби або коли борт виступає над палубою, див. також рис. 1.3.4.10.2.7, у частині визначення D_{max} для положення лінії борта при зломі з'єднання палуби та борту;

Ширина транця, B_T - максимальна ширина корпусу по верхній крайці транця, однак не вище лінії борта, виключаючи виступаючі частини (розширення) корпусу, поручні та фітінги. Якщо відбивачі бризок діють як скули або частина глісуючої поверхні, то вони включаються в ширину транця.

Для судна з заокругленою або загостреною кормою або з транцем шириною менше ніж половина найбільшої ширини судна, ширину транця визначають як найбільшу ширину корпусу по лінії борта або нижче нього в кормовій частині судна на $\frac{1}{4}$ довжини корпусу до носа;

Водотоннажність, (Δ) - маса води, витісненої корпусом судна, включаючи всі закріплені виступаючі підводні частини. Водотоннажність вимірюють у кілограмах або тоннах;

Водотоннажність при повному навантаженні, m_{LDC} , (Δ_{max}) - маса води, витісненої готовим до експлуатації судном, включаючи всі виступаючі підводні частини, у стані повного навантаження згідно з 1.3.4.10.3.3;

Водотоннажність об'ємна, V_D - об'єм води, витісненої корпусом судна, що відповідає масі води по водотоннажності, як визначено вище, m^3 . Де щільність води, що використовується для розрахунку об'ємної водотоннажності, не відповідає солоній воді щільністю 1025 кг/м^3 , указується щільність води, що використовується для розрахунку об'ємної водотоннажності;

Місткість цистерни – корисний об'єм цистерни судна, що знаходиться без руху, по конструктивну ватерлінію WL_{ref} , m^3 .

Основні позначення (скорочення) та одиниці їх виміру, використані в різних частинах Правил М, наведені в табл. 1.3.4.10.1.

Таблиця 1.3.4.10.1 Позначення (скорочення) і одиниці виміру

Символ	Позначення	Одиниця виміру	Символ	Позначення	Одиниця виміру
A_S	Проектна площа парусності	м ²	$m_{LC} (\Delta_{min})$	Маса судна порожнем	кг, т
$B_H (B)$	Ширина корпусу (ширина найбільша)	м	m_N	Маса судна нетто	кг, т
B_{max}	Максимальна ширина (ширина габаритна)	м	m_P	Маса судна при ходових випробуваннях	кг, т
$B_{WL}(B_{ВЛ})$	Ширина по ватерлінії	м	$m_L (DW)$	Найбільше навантаження (дедвейт)	кг
B_T	Ширина транця	м	T	Осадка	м
D_{max}	Максимальна висота борту	м	T_C	Осадка конструктивна	м
$D_{L_{WL}/2} (D)$	Висота борту на міделі (висота борту)	м	T_{max}	Максимальна осадка	м
F	Висота надводного борту	мм	T_{min}	Мінімальна осадка	м
F_A	Висота надводного борту в кормі	мм	V_D	Водотоннажність об'ємна	м ³
F_F	Висота надводного борту на носі	мм	V	Об'єм судна	м ³
F_M	Висота надводного борту біля міделя	мм	V_H	Об'єм корпусу	м ³
H_a	Надводний габарит	м	V_S	Об'єм надбудови	м ³
L_H	Довжина корпусу (довжина найбільша)	м	WL (ВЛ)	Ватерлінія	
L_{max}	Максимальна довжина (габаритна довжина)	м	WL _{ref} (КВЛ)	Ватерлінія конструктивна	
$L_{WL}(L_{ВЛ})$	Довжина по ватерлінії	м	β	Кут кілюватості	° (градус)
m_G	Маса судна брутто	кг, т			
$m_{LDC} (\Delta_{max})$	Водотоннажність при повному навантаженні	кг			

1.3.4.10.2 Визначення розмірів судна

1 Розміри судна визначаються при знаходженні судна в нерухомому стані без крену на тихій воді при водотоннажності по конструктивну ватерлінію, якщо не зазначене інше.

2 Розміри судна вимірюються перпендикулярно міделевій, діаметральній або основній площині або паралельно ватерлінії судна, як відстані між двома перпендикулярами до відповідних площин.

3 Максимальна довжина (габаритна довжина), L_{max}

Ця довжина включає всі конструктивні й невід'ємні частини корпусу судна, такі як форштевень, ахтерштевень, фальшборт та інші пристрої і конструкції, приєднані до корпусу судна.

Якщо стосується, ця довжина повинна включати постійно закріплені частини, такі як стаціонарний рангоут, бушприт, площадки, обноси та привальні бруси, стаціонарні кранці, навісні рулі, кріплення підвісного двигуна, забортні рушійні агрегати, водомети і будь-які інші конструкції, наприклад, платформи для плавання і/або посадки на судно.

Забортні рушійні агрегати, водомети і всі рухомі частини повинні знаходитися в їх нормальному експлуатаційному режимі по їх максимальному розміру вздовж судна, коли судно готове до руху.

В максимальну довжину не включають підвісні двигуни, а також будь-який інший тип обладнання, що може бути демонтоване без використання інструментів.

Див. рис. 1.3.4.10.2.3-1 і 1.3.4.10.2.3-2 для вимірів однокорпусного судна та рис. 1.3.4.10.2.3-3 для вимірів багатокорпусного судна.

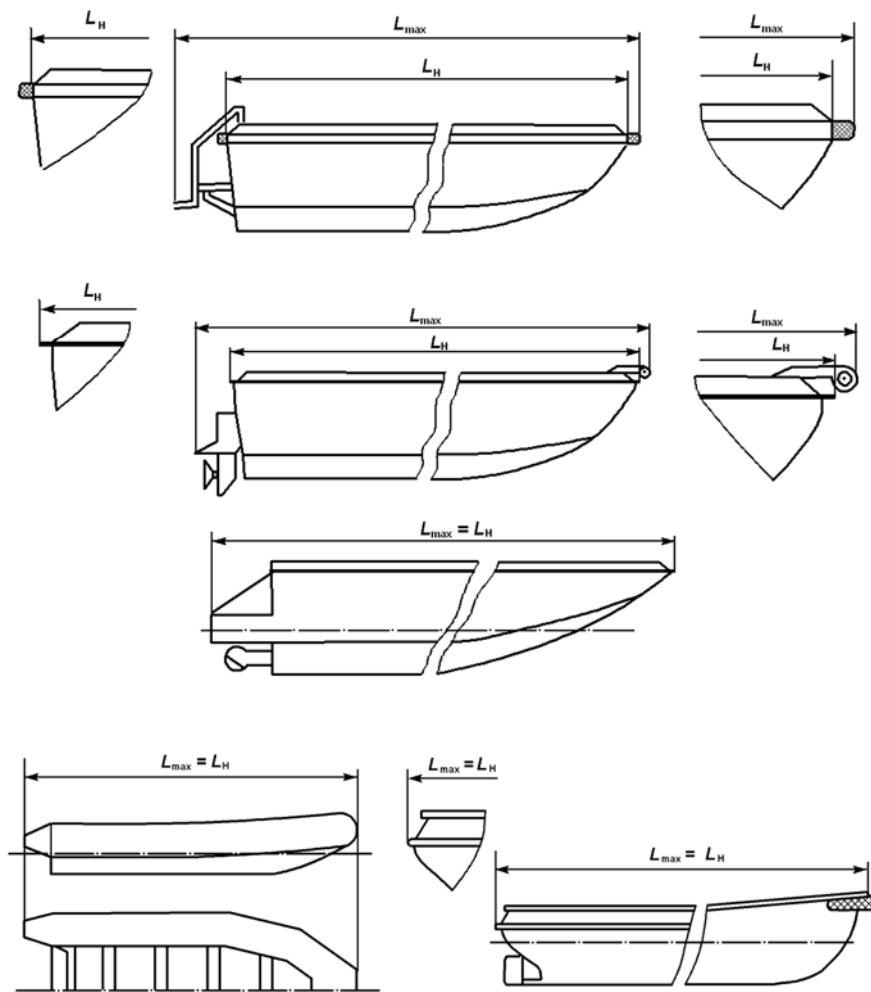


Рис. 1.3.4.10.2.3-1. Визначення розмірів L_{max} і L_H для моторних однокорпусних суден

.4 Довжина корпусу (довжина найбільша), L_H

Ця довжина включає всі конструктивні й невід'ємні частини корпусу судна, такі як дерев'яні, пластмасові або металеві форштевні або ахтерштевні, фальшборти і з'єднання корпусу з палубою.

Ця довжина не включає змінні частини, які можуть бути демонтовані не руйнуючим способом, не торкаючись конструктивної цілісності корпусу судна, наприклад, рангоутне дерево, бушприти, фальшборти й площадки судна, фітинги форштевня, рулі, забортні рушійні агрегати, підвісні двигуни і їхні кріплення, платформ для плавання й посадки на судно, привальні бруси й стаціонарні кранці.

Ця довжина не виключає знімні частини корпусу, що служать для забезпечення гідростатичного або динамічного підтримування, коли судно знаходиться відповідно в спокої або на ходу.

Для багатокорпусного судна довжина кожного корпусу повинна бути виміряна індивідуально. Як довжина корпусу такого судна повинна бути прийнята довжина найбільшого по довжині з його корпусів.

Див. рис. 1.3.4.10.2.3-1 і 1.3.4.10.2.3-2 для вимірів однокорпусного судна і рис. 1.3.4.10.2.3-3 для вимірів багатокорпусного судна.

.5 Довжина по ватерлінії, L_{WL} ($L_{ВЛ}$)

Довжина корпусу по ватерлінії для проектного стану судна визначається з урахуванням .2.1 і .2.2 між точками перетину носової та кормової частин ватерлінії, що відповідає цьому проектному стану з проектним диферентом, з діаметральною площиною. Довжина по конструктивній ватерлінії визначається для стану готового до експлуатації судна з найбільшим проектним навантаженням.

В багатокорпусного судна довжина по ватерлінії відноситься до найдовшого із корпусів.

.6 Максимальна ширина (ширина габаритна), V_{\max}

Максимальна ширина вимірюється з урахуванням .2.1 і .2.2 між перпендикулярами до основної площини, що проходять через найбільш віддалені по ширині частини судна.

Максимальна ширина включає всі структурні або невід'ємні частини судна, типу звисів (кринолінів) корпусу, з'єднань корпусу з палубою, фальшборт, привальні бруси, стаціонарні кранці і леєрну огорожу, а також інші виступаючі частини судна.

.7 Ширина корпусу (ширина найбільша), $V_H (B)$

Ширина корпусу вимірюється з урахуванням .2.1 і .2.2 між перпендикулярами до основної площини, що проходять через найбільш віддалені по ширині не знімні частини корпусу.

Ширина корпусу включає всі структурні або невід'ємні частини судна типу розширення (продовження) корпусу, з'єднань корпусу з настилом палуби і фальшборти.

Ширина корпусу не включає змінні частини, що можуть бути від'єднанні не руйнуючим способом без пошкодження та порушення цілісності судна, такі як привальні бруси, кранці, поручні та пілерси, що виступають за борт судна, та інше подібне обладнання.

У ширину корпусу повинні бути включені знімні частини корпусу, що служать для забезпечення гідростатичного або динамічного підтримування, коли судно знаходиться відповідно в спокої або на ході.

Для багатокорпусних суден, ширина корпусу вимірюється відповідно для кожного окремого корпусу.

Див. рис. 1.3.4.10.2.7 для вимірів однокорпусного і рис. 1.3.4.10.2.3-3 для вимірів багатокорпусного судна.

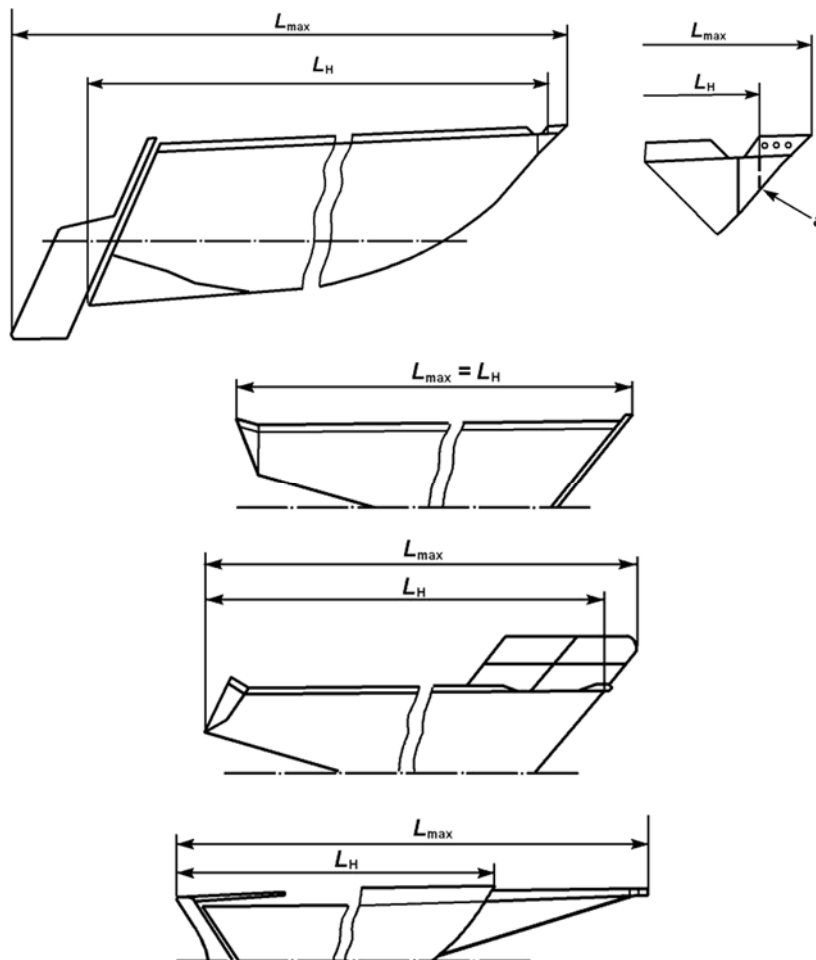


Рис. 1.3.4.10.2.3-2. Визначення розмірів L_{\max} і L_H для вітрильних однокорпусних суден

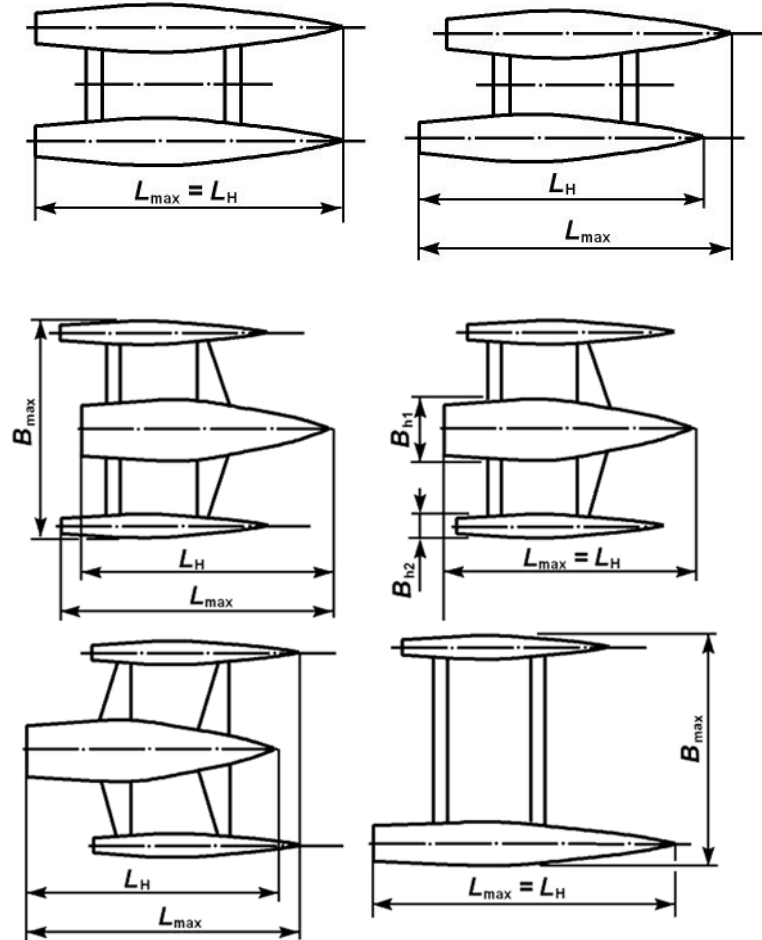


Рис. 1.3.4.10.2.3-3. Визначення розмірів L_{max} , L_H , B_{max} і B_H для багатокорпусних суден

.8 Ширина по ватерлінії, B_{WL} ($B_{ВЛ}$)

Ширина по ватерлінії вимірюється з урахуванням .2.1 і .2.2 як максимальна відстань по ширині між точками перетину поверхні корпусу площиною ватерлінії при певному стані навантаження судна.

Для багатокорпусних суден, ширина по ватерлінії повинна бути встановлена для кожного корпусу індивідуально.

.9 Висота борту максимальна, D_{max}

Висота борту максимальна вимірюється як вертикальна відстань між лінією борта на половині довжини ватерлінії, L_{WL} ($L_{ВЛ}$) і самою нижньою точкою кіля. При цьому слід взяти до уваги, що на традиційному судні з розвинутим кілем або з будівельним диферентом нахил кіля може збільшувати висоту борту в корму судна і, відповідно, сама нижня точка кіля для цього виміру не буде знаходитися на половині довжини ватерлінії або корпусу.

.10 Висота борту на міделі (висота борту), $D_{L_{WL}/2}$ (D)

Висота борту на міделі вимірюється на половині довжини конструктивної ватерлінії, як відстань між лінією борта й найнижчою точкою кіля в тому ж самому перерізі.

.11 Висота надводного борта, F

Висота надводного борта вимірюється з урахуванням .2.1 як найкоротша відстань між лінією борта у визначеному місці вздовж судна та площиною ватерлінії для зазначеного стану навантаження судна.

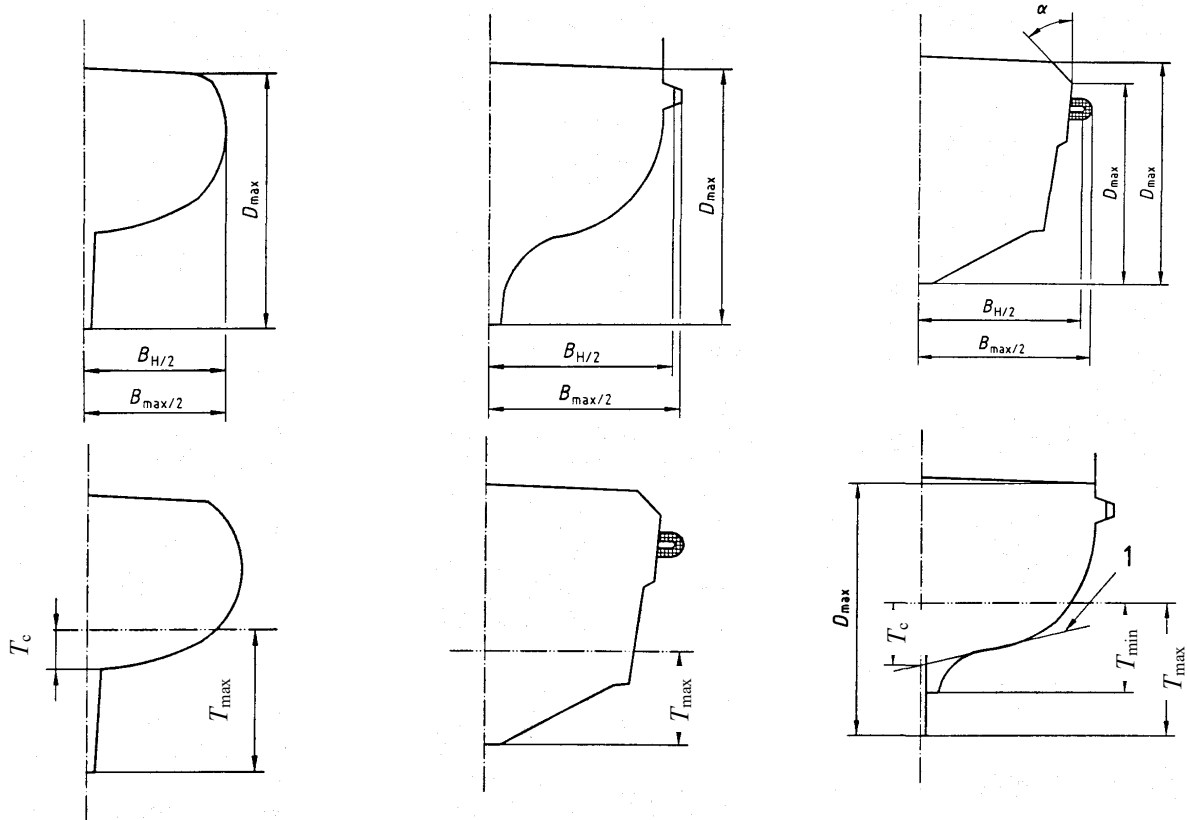


Рис. 1.3.4.10.2.7 Визначення розмірів B_{max} , B_H , D і T .

Примітка. 1 - дотична лінія до міделевого шпангоута в точці перегину (при наявності перегину).

Верхнє положення D_{max} залежить від кута нахилу поверхні з'єднання борт/палуба α в районі з'єднання фактичної палуби з бортом. При $\alpha \geq 45^\circ$ приймається більш низьке положення, а де $\alpha < 45^\circ$ застосовується більш високе положення.

.12 Висота надводного борту в кормі, F_A

Висота надводного борту у кормовій частині судна вимірюється відповідно до **.2.11** в крайній точці лінії борту в кормі судна.

.13 Висота надводного борту біля міделя, F_M

Висота надводного борту біля міделя вимірюється відповідно до **.2.11** на половині довжини конструктивної ватерлінії.

.14 Висота надводного борту на носі, F_F

Висота надводного борту в носовій частині судна вимірюється відповідно до **.2.11** на крайній носовій частині лінії борту/палуби.

.15 Осадка, T

Осадка вимірюється як вертикальна відстань між ватерлінією судна в повністю завантаженому готовому до експлуатації стані і визначеною точкою підводної частини корпусу (див. рис. 1.3.4.10.2.7).

.16 Максимальна осадка, T_{max}

Максимальна осадка вимірюється до найнижчої точки підводної частини корпусу або приєднаного пристрою, включаючи кілі, що піднімаються, висувні шверти чи шверці, в їх найнижчому положенні.

.17 Мінімальна осадка, T_{min}

Мінімальна осадка вимірюється до найнижчої точки судна або приєднаного не висувного пристрою, залежно від того, що нижче. Всі висувні підводні частини повинні бути підняті в їх найвище положення.

.18 Осадка конструктивна, T_c

Осадка конструктивна вимірюється між перетинанням корпусу з діаметральною площиною судна в найнижчій точці корпусу. У випадках, де кіль не може бути легко відділений від корпусу, осадка конструктивна повинна бути визначена в точці перетинання дотичної до поверхні корпусу найбільш близької до горизонтальної площини з діаметральною площиною.

Осадка конструктивна не враховує виступаючі частини, такі як стерна та скеги.

.19 Висота приміщення

Висота приміщення вимірюється як вертикальна відстань від найвищої площини покриття підлоги каюти/відсіку до нижньої сторони палубного бімса або зашиття підволоки (залежно від того, що нижче) у визначеному місці. Виготовлювач може вказувати висоту приміщення й в інших місцях, наприклад над ліжками.

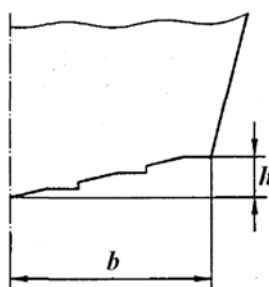
.20 Надводний габарит, H_a

Надводний габарит вимірюється як відстань по вертикалі від поверхні води при водотоннажності судна порожнем до найвищої точки суднової конструкції або щогли.

Виготовлювач може вказати в Керівництві для власника судна про необхідність робити поправку до зазначеного надводного габариту на врахування установки топового ліхтаря і можливого встановлення антени (антен).

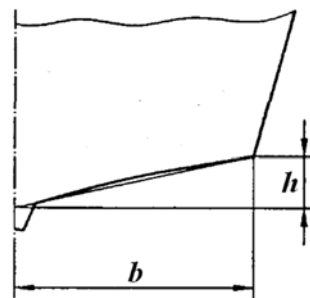
.21 Кут кілюватості, β

Кут кілюватості - кут нахилу днища від горизонтального положення у визначеному поперечному перерізі судна, що вимірюється згідно з рис. 1.3.4.10.2.21, град.



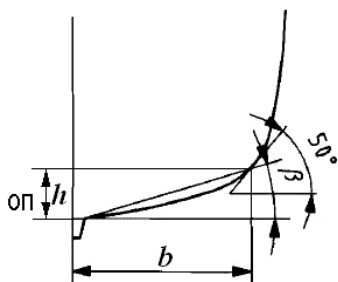
а) Плоске днище

Кілюватість вимірюється без врахування редана та інших виступаючих частин



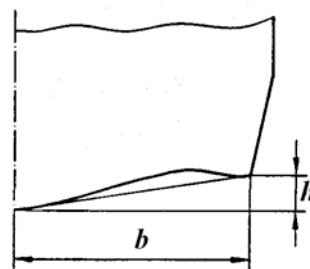
б) Увігнуте днище з кілем

Кілюватість вимірюється між точками перетинання днища з кілем і скулою



в) Опукле днище

Кілюватість вимірюється в точці, де дотична до зовнішньої обшивки проходить під кутом у 50° до основної площини



г) Увігнуте днище з крилом

Кілюватість вимірюється між основною лінією і зовнішнім кінцем крила.

Обчислення кута кілюватості: $\beta = \arctg(h/b)$

Рис. 1.3.4.10.2.21. Визначення кілюватості

.22 Проектна площа парусності, A_s

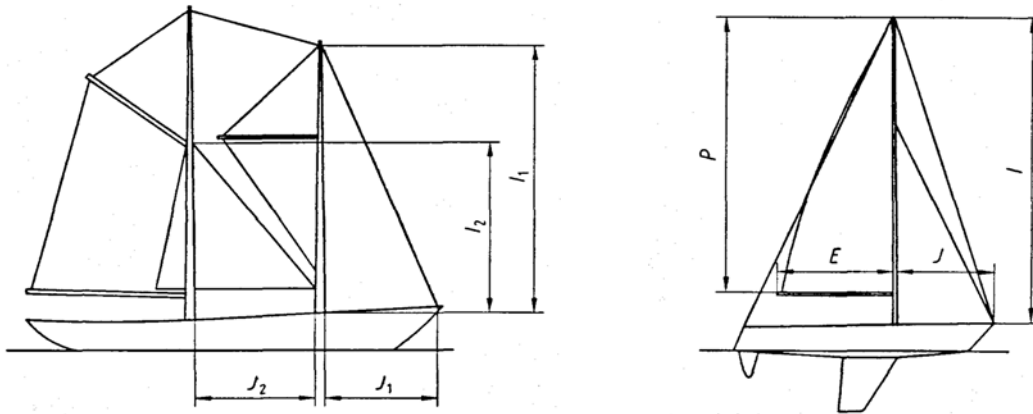
Проектна площа парусності судна, m^2 , визначається як сума спроектованих профільних площ всіх вітрил, які можуть бути одночасно встановлені при русі судна курсом «бейдевінд» і приєднані до гиків, гафелів, бушпритів або іншого рангоуту, і площі косих вітрил щогл до найбільш віддалених фок-

штагів, постійно приєднаних в експлуатації судна (без накладання одного на інший); при цьому передні й задні шкаторини косих вітрил приймаються як прямі лінії.

Площа косих вітрил для кожної щогли повинна бути визначена, як $I \times J/2$, де I і J - відстань між передньою стороною щогли, кормовою крайкою фока-штага й лінією палуби біля борта, як показано на рис. 1.3.4.10.2.22.

Якщо фок-штаги між щоглами не досягають палуби, площа косих вітрил повинна бути прийнята, як показано на рис. 1.3.4.10.2.22 (P і E), але тільки у випадку якщо вітрила є носійними, що може бути встановлено по наявності відповідних укріплень (відтяжок).

Площу рангоуту не включають в проектну площу вітрил, що визначається, крім щогл, що мають профіль крила.



Примітка. Щоглу, що має профіль крила, характеризує її поперечний переріз, який має гладкий перехід у кормовій кінцевій частині у вітрило, і таким чином, сприяючи його рушійній силі. Поперечні перерізи щогл зазвичай овальні, іноді зустрічаються круглі або прямокутні перерізи.

Рис. 1.3.4.10.2.22. Вимірювання площі парусності

.23 Об'єм судна, V :

Об'єм судна визначається за наступною формулою, м³:

$$V = V_H + V_S, \quad (1.3.4.10.2.23)$$

де:

V_H - об'єм корпусу, м³;

V_S - об'єм надбудови, м³.

Об'єм судна повинен бути встановлений для кожного елемента прийнятими в морській архітектурі методами або відповідно до приблизної оцінки, викладеної в .2.23.1 і .2.23.2.

Об'єм може бути встановлений за результатами вимірів ширини корпусу в різних перерізах по його довжині, виконаних, як зазначено на рис. 1.3.4.10.2.23.

.23.1 Об'єм корпусу, V_H

Використовуючи приблизний метод, об'єм корпусу, може бути визначений за результатами вимірів ширини корпусу в різних перерізах по його довжині, виконаних згідно з рис. 1.3.4.10.2.23, за формулою, м³: $V_H = 0,15L_h(B_0D_0 + B_{20}D_{20} + B_{40}D_{40} + B_{60}D_{60} + B_{80}D_{80} + B_{100}D_{100})$.

.23.2 Об'єм надбудови, V_S

Об'єм надбудови визначається як сума об'ємів для кожної частини надбудови вище бортової лінії палуби. Будь-який простір, що є «відкритим» не більше, ніж з одного боку, повинний бути включений в обчислення.

«Відкритий» у цьому значенні означає, що не більше 10% площі може бути закрито конструкцією надбудови.

Об'єми менше ніж $0,05\text{м}^3$ можуть не враховуватися.

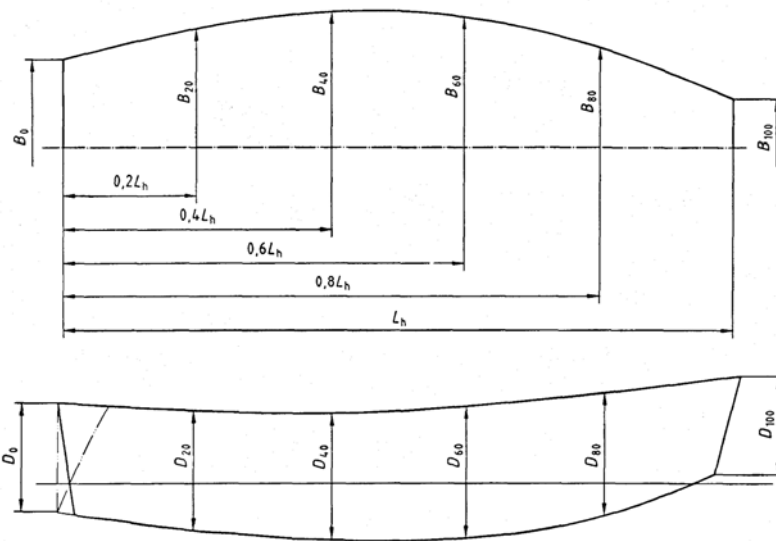


Рис. 1.3.4.10.2.23. Виміри для визначення об'єму корпусу судна

.24 Маса судна нетто, m_N

Маса судна нетто транспортувальна включає все закріплене й переміщуване обладнання, що поставляється виготовлювачем в комплектації судна, але не повинна включати пристрої, що використовуються при транспортуванні судна.

.25 Маса судна брутто, m_G

Маса судна брутто транспортувальна включає в себе масу судна нетто згідно з .24, а також установочні, кріпильні та захисні пристрої для транспортування, такі як стапель, опори, кріпильні пристрої та захисні закриття.

.26 Маса судна порожнем, m_{LC}

.26.1 Конструкції й обладнання, що включаються в m_{LC} .

Маса судна порожнем включає:

.1 всі конструктивні частини, включаючи баластний кіль і/або висувний кіль/шверт/ шверці, а також руль/рулі;

.2 баласт - знімний баласт (твердий або рідкий), який поставляється з судном і/або призначений виготовлювачем для застосування при плаванні судна;

.3 внутрішні конструкції та приміщення, включаючи: перегородки й вигородки, ізоляцію, настили, вбудовані меблі, матеріали блоків плавучості, вікна, люки й двері, матеріали обшивки;

.4 двигун і паливну/мастильну систему.

Двигун і паливні/мастильні системи, встановлені стаціонарно.

Стаціонарно встановлений двигун і паливні/мастильні системи представляють собою двигун (двигуни), розташований усередині судна, включаючи все забезпечення та пристрої управління, які необхідні для його роботи, і постійно встановлені паливні/мастильні системи, включаючи їхні цистерни;

Підвісні двигуни.

Маса судна повинна бути зазначена з масою підвісного двигуна (двигунів), включаючи:

- масу найважчого двигуна (двигунів), рекомендованого до застосування виготовлювачем судна, незалежно від того, що упаковка машинного обладнання і обладнання, що відноситься до нього, при відвантаженні судна виготовлювачем, можливо, здійснюється окремо;

- масу будь-якої стаціонарно встановленої паливної/мастильної системи;

- масу пристроїв управління двигуном і рулем;

.5 внутрішнє обладнання, включаючи:

- все обладнання, стаціонарно встановлене на судні, наприклад: резервуари (вкладні цистерни й каністри), систему/системи стічних і господарсько-побутових вод, обладнання водо забезпечення, осушувальну систему (системи), камбузні й нагрівальні пристрої, холодильне обладнання, систему (системи) вентиляції;

- електричну установку та обладнання, включаючи акумуляторні батареї;
- встановлене навігаційне й електронне обладнання;
- протипожежне обладнання;
- мебельне обладнання і елементи інтер'єру;

.6 палубне обладнання, в масу якого для всіх суден включають:

- всі постійно встановлені штатні або специфічні палубні ділові речі і обладнання, наприклад леєри та поручні, спеціальні площадки й клітки, бушприти і їхнє оснащення, платформи для купання, посадочні трапи, кермовий пристрій, лебідки, захист від бризг, навіси, оснащення кокпіту, палубні настили, сигнальні щогли;

- якорі, якірні троси й ланцюги;
- знімне палубне обладнання, наприклад кранці, троси, фаліні.

Для судна з вітрильним спорядженням у масу палубного обладнання також включають: щогли, рангоут, щогла спінакера та різні реї, стоячий і бігучий такелаж, передбачені робочі й штормові вітрила.

.26.2 Вироби, обладнання й інше, маси яких не включаються в m_{LC} :

- не закріплене внутрішнє обладнання, наприклад: столові прибори, посуд, посуд камбуза, постільна та камбузна білизна;
- не закріплене електронне й навігаційне обладнання (наприклад штурманські карти і т.ін.);
- інструменти, запасні частини;
- додаткові (запасні) вітрила;
- обладнання рятувальне, у т.ч. особисте;
- провізія та інші запаси, якщо вони передбачені в документації судна;
- трюмна вода;
- стічні води;
- питна вода;
- паливо й мастило;
- особисті речі;
- рятувальний пліт;
- суднова шлюпка;
- екіпаж і пасажери;
- вантаж, що перевозиться, якщо він передбачений у документації судна.

.27 Маса судна при ходових випробуваннях, m_R

Маса судна при ходових випробуваннях включає все передбачене стаціонарно встановлене штатне обладнання і вироби. Крім того, судно повинно бути укомплектоване всіма не стаціонарно встановлюваними виробами і обладнанням, необхідними для безпечної експлуатації судна, наприклад:

- тросами;
- якорями/ланцюгами/такелажем;
- робочими вітрилами;
- двигуном/двигунами;
- акумуляторними батареями.

Крім того, повинні бути включені наступні маси:

- людей, у кількості необхідній для безпечного випробування судна;
- палива, принаймні 25%, але не більше 50% місткості стаціонарних паливних цистерн або одного переносного резервуара для кожного двигуна, що буде заповнений принаймні на 50% перед початком кожного випробування судна;
- рятувальне та страховочне обладнання для всіх людей, що знаходяться на борті судна.

У масу судна при ходових випробуваннях, якщо в них немає необхідності при проведенні випробувань, не повинні включатися наступні маси:

- прісної води;
- стічних вод;

- провізії та інших запасів;
 - не закріпленого внутрішнього обладнання, наприклад: столових приборів, посуду, посуду камбуза, запасних частин і т.ін.

.28 Найбільше навантаження (дедвейт) , m_L (DW)

Термін «найбільше навантаження» або «дедвейт» слід розуміти, як «рекомендоване виготовлювачем значення найбільшого навантаження», визначене виходячи із прийнятих нормативів по розміщенню й масі вантажів, кг: палива, мастила, води, провізії, різного обладнання та забезпечення, людей та їхніх особистих речей, що входять у склад дедвейту, і для якого судно спроектоване.

Дедвейт судна повинен бути визначений і не перевищувати значення найбільшого навантаження, яке можна додати до маси судна порожнем, не порушуючи вимог до остійності, надводного борту і непотоплюваності, визначених в Правилах М з урахуванням класу судна або в стандартах ISO 12217: з урахуванням проектної категорії судна, та враховуючи умови плавання.

.28.1 Визначення.

Площа для розміщення - вільний простір у межах судна, призначений для людей, які можуть стояти або опиратися, за умови, що мінімальна площа розміром 400мм × 400мм доступна для кожної особи, яка розміщується таким чином.

Площа для сидіння - будь-яка поверхня, горизонтальна або майже горизонтальна, де людина може сидіти, з мінімальними розмірами: ширина 400мм при довжині 750мм, яка включає простір для ніг перед сидінням (див. рис. 1,3.4.10.2.28.1).

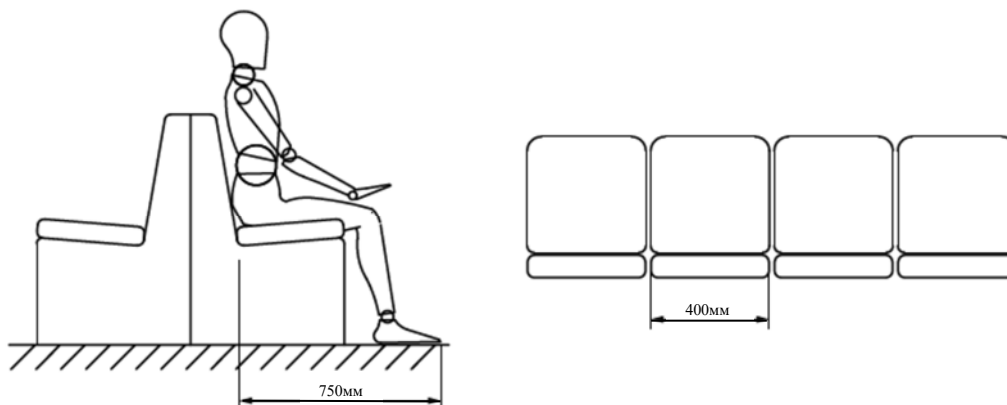


Рис. 1,3.4.10.2.28.1 Розміри площі для сидіння

.28.2 Максимальна кількість людей, n_{max} .

Максимальна кількість людей, які перебувають на судні в момент його експлуатації, не повинна перевищувати:

.1 кількості людей, для якої судно задовольняє вимогам до надводного борту, остійності і непотоплюваності, відповідно до вимог Правил М;

.2 кількості людей, для якої площа для сидіння і/або для розміщення визначена згідно з розмірами, указаними в .28.1;

.3 Можливість знаходження на борту малого судна максимальної кількості людей, що допускається для одночасного перебування на малому судні в період експлуатації повинна бути підтверджена наданням в Регістр необхідних розрахунків щодо остійності, непотоплюваності та висоти надводного борту відповідно до методу наведеного в частині IV Правил М, або в ДСТУ EN ISO 12217:2018 (EN ISO 12217:2017, IDT; ISO 12217:2015, IDT) «Малі судна. Оцінка остійності і непотоплюваності та встановлення проектної категорії». Для суден з надувним корпусом і водних мотоциклів необхідно враховувати додаткові вимоги, зазначені в розділі 6 частини IV Правил М або в ДСТУ EN ISO 6185 (EN ISO 6185, IDT; ISO 6185, IDT) і ДСТУ EN ISO 13590 (EN ISO 13590, IDT; ISO 13590, IDT).

.28.3 Склад дедвейту.

Як мінімум, до складу дедвейту повинні входити наступні маси:

.1 кількості людей згідно з **.28.2** масою 75кг кожної людини. Коли проектом передбачається наявність на судні дітей, зазначене вище максимальне число людей може бути перевищене за умови, що маса кожної дитини складає не більше 37,5кг і максимально допустима маса людей не перевищена;

.2 особистих речей людей, що перебувають на судні, на житлових суднах не менше 20кг на одну людину;

.3 запасів й вантажу, якщо він передбачений документацією судна, сухої провізії, рідких суднових запасів (витратних запасів чи матеріалів, не указаних в **.28.3.4** ÷ **.28.3.6**) та різного обладнання, не включеного в масу судна порожнем або в **.28.3.2**;

.4 вмісту всіх стаціонарних цистерн, заповнених на 95% їх максимальної місткості, в тому числі рідких суднових запасів (питної води, палива, мастила), стічних і фекальних вод, масла гідравлічних систем, воду з приманкою, та/або вода в резервуарах для зберігання улову; .

.5 вода в баластних цистернах при 100% їх місткості;

.6 рідких суднових запасів (питної води, палива, масла) в переносних резервуарах, заповнених на 95% їх максимальної місткості;

.7 суднової шлюпки або інших плавзасобів, призначених для перевезення на борту, і будь-який підвісний мотор, пов'язаний з ними;

.8 рятувального (их) плоту (ів), в т.ч. і передбаченого понад тих, що вимагаються нормами безпеки;

.9 непродовольчих запасів і обладнання, що зазвичай зберігаються на судні і не включаються виготовлювачем у перелік стандартного обладнання (див. **.26.2** і **.2** вище), наприклад, переносне внутрішнє обладнання та інструмент, запчастини, посуд, кухонні і столові прибори, додаткові якоря і вітрила.

.10 яхтових рятувальних плотів у складі, передбачених у **.8**, згідно з розрахунком, кг, в межах від значення $(12+2n)max$ до подвоєного цього значення, згідно з специфікацією.

Примітка. Рятувальні плоти не входять до основного рятувального забезпечення для суден 2 ÷ 5 районів плавання (згідно з Правилами М) і проектних категорій С і D (згідно з Директивою 2013/53/EU і ДСТУ EN ISO 12217 та відповідними міжнародними стандартами ISO чи EN).

.28.4 Інформація в Керівництві для власника судна.

.1 Виготовлювач повинен чітко указати в Керівництві для власника судна максимально допустиму кількість людей згідно з **.28.3.1**. Якщо документацією судна передбачена можливість заміни дорослого пасажера дітьми відповідно до **.28.3.1**, то будь-які зміни розташування сидінь, якщо вони необхідні, повинні бути також указані в Керівництві для власника судна.

.2 Виготовлювач повинен чітко указати в Керівництві для власника судна найбільше навантаження, рекомендоване ним відповідно до **.28.3**.

Максимальне навантаження, рекомендоване виготовлювачем, вказане на таблиці виготовлювача, повинно виключати масу вмісту стаціонарних цистерн, коли вони заповнені, як зазначено в **.28.3.4** і **.28.3.5**.

1.3.4.10.3 Стани навантаження судна

1.3.4.10.3.1 Стан навантаження судна на випробуваннях.

Для визначення маневрених і максимальних швидкісних характеристик судна маса судна повинна відповідати зазначеному в **1.3.4.10.2.27**.

1.3.4.10.3.2 Стан навантаження готового до експлуатації судна.

Судно знаходиться в стані готового до експлуатації, коли воно повністю обладнане для визначеного призначення з врахуванням наступного:

- повністю заповнені паливні/мастильні цистерни;
- повністю заповнені цистерни прісної води;
- заповнені водою резервуари наживки та живорибні садки до їх проектного значення.

Маса рідин повинна бути виміряна або розрахована з врахуванням найбільшого корисного об'єму цистерн (танків).

Маси підвісних двигунів і акумуляторних батарей повинні відповідати найбільшій номінальній потужності, для якої спроектоване судно.

1.3.4.10.3.3 Повне навантаження судна в готовому до експлуатації стані.

Судно обладнане й завантажене згідно з 1.3.4.10.3.2 і додатково включає:

- масу людей (75кг кожної людини, див. також 28.3.1) в максимальній кількості, для якої спроектоване судно, при їх нормальному розміщенні в кокпіті в положенні сидячи;
- масу особистих речей людей, що перебувають на судні, а на житлових суднах не менше 20кг на одну людину;
- масу рятувального плоту і/або шлюпки, якщо це передбачено в документації судна.

Проектувальник/виготовлювач повинен вказати масу та відповідну осадку для цього стану навантаження судна.

1.3.4.10.4 Допустимі відхилення основних даних про судно

1.3.4.10.4.1 Оpubліковані дані.

Дані вважають опублікованими, якщо вони зазначені в Керівництві для власника судна або в друкованій специфікації судна або іншому друкованому матеріалі, які використовуються при продажі судна. Оpubліковані дані повинні бути в межах наступних допусків, указаних в табл. 1.3.4.10.4.1.

1.3.4.10.4.2 Попередня специфікація.

Попередня специфікація розмірів, водотоннажності і мас повинна бути ідентифікована відповідним терміном типу «попередня», «приблизна», «оціночна», «змінювана» і т.д. Якщо це застосовується, відхилення значень не повинні перевищувати $\pm 3\%$ для розмірів і $\pm 15\%$ для мас, водотоннажності і об'ємів.

Таблиця 1.3.4.10.4.1 Допуски для опублікованих даних

Оpubліковані дані	Допуск ¹ , %
Лінійні розміри, судно з жорстким корпусом	± 1
Лінійні розміри, судно з надувним корпусом	$\pm 2,5$
Площі парусності	± 5
Водотоннажність	± 10
Об'єми	± 5
Маси	± 5
Швидкість ²	± 5

¹ Деякі критичні значення можуть впливати на допуски, наприклад максимальна ширина чи максимальна маса для перевезення на трейлері. У цих випадках допуски в сторону збільшення не застосовуються.

² Швидкість судна з навантаженням при ходових випробуваннях згідно з 1.3.4.10.2.27, якщо ніяка інша маса або стан навантаження не обумовлені особо.

1.3.4.11 Керівництво для власника судна

1.3.4.11.1 Всі малі судна повинні бути забезпечені Керівництвом для власника судна. Це Керівництво з урахуванням робочої технічної документації повинно забезпечувати всією необхідною інформацією щодо:

- конструктивного типу судна, включно до опорних позицій судових пристроїв;
- кількість та розподіл на водонепроникливі відсіки;
- матеріал корпусу та його відповідність стандартам;
- потужність пропульсивної установки на відповідність національним або міжнародним стандартам;
- вимоги до безпечної експлуатації та обслуговування механічної установки, механізмів та електрообладнання;
- розташування маркувань щодо визначення мінімального надводного борту;
- вантажопідйомності;
- протипожежного захисту;
- забезпеченої автономності і дальності плавання;
- інформації про остійність;
- тощо.

1.3.4.11.2 Наступні дані, якщо застосовно, повинні бути відображені в Керівництві для власника судна:

- габаритні розміри судна;
- розміри корпусу;
- осадка (осадки);
- надводний габарит;
- об'єми резервуарів (цистерн), включаючи корисні об'єми і мертвий залишок;
- проектна площа парусності;
- маса при швидкісних випробуваннях (тільки для моторних суден);
- маса судна для перевезення на трейлері (якщо застосовно);
- маса судна порожнем;
- навантаження судна в повністю готовому до експлуатації стані;
- найбільше навантаження (дедвейт).

В Керівництві також наводяться необхідні дані, зазначені в інших частинах Правил М.

1.3.4.12 Ідентифікаційний номер і табличка виготовлювача

1.3.4.12.1 Загальні положення.

Вимоги цього розділу поширюються на прогулянкові судна, побудовані в країнах Європейського Союзу (ЄС), а також на прогулянкові судна, побудовані в інших країнах, призначені для експлуатації в країнах ЄС. Вимоги цього розділу також застосовуються для прогулянкових суден, побудованих поза дією нормативних документів ЄС, і для малих суден інших типів відповідно до сфери застосування стандартів ISO 10087:, ISO 14945:, ISO 6185 і ISO 13590: у країнах, у яких національне законодавство передбачає застосування зазначених стандартів ISO (в Україні - ДСТУ EN ISO 10087, ДСТУ EN ISO 14945, ДСТУ EN ISO 6185 і ДСТУ EN ISO 13590).

Мале судно, побудоване 1 грудня 2012р., та після цієї дати з технічним оглядом Регістру, повинно бути марковане ідентифікаційним номером судна згідно з **1.3.4.12.2**.

Мале судно, побудоване з технічним оглядом Регістру, повинно бути забезпечене стаціонарною табличкою виробника згідно з **1.3.4.12.3**.

1.3.4.12.2 Ідентифікаційний номер.

Мале судно повинно бути марковане ідентифікаційним номером судна (CIN), що відносно даного судна містить наступні дані:

- .1 код країни виготовлювача;
- .2 індивідуальний код виготовлювача, присвоєний національним органом країни;
- .3 індивідуальний серійний номер;
- .4 місяць і рік виготовлення;
- .5 рік моделі.

Мале судно, побудоване в Україні з технічним оглядом Регістра, повинно бути марковане ідентифікаційним номером судна, що відносно даного судна містить наступні дані:

- .1 код країни виготовлювача – UA;
- .2 ідентифікаційний код виготовлювача, визначений Регістром;
- .3 серійний номер судна;
- .4 код місяця виготовлення;
- .5 остання цифра року виготовлення;
- .6 рік (останні дві цифри запланованого року) моделі (рік, коли судно планується до реалізації).

Зміст зазначених даних, з врахуванням указаного, і нанесення постійного маркування на корпус судна або на табличку, постійно закріплену на корпусі, повинні відповідати вимогам стандарту ISO 10087: «Малі судна. Ідентифікація судна. Система кодування» або відповідному стандарту EN (в Україні - ДСТУ EN ISO 10087 «Судна малі. Ідентифікування корпусу. Система кодування»).

1.3.4.12.3 Табличка виготовлювача.

1.3.4.12.3.1 Мале судно, включаючи надувні судна типів IX і X по 10.1.3 частини II «Корпус» Правил М та по ДСТУ EN ISO 6185-4 та відповідним стандартам ISO 6185-4 чи EN 6185-4 (щодо суден з надувним корпусом інших типів та водних мотоциклів, які виготовляються поза дією положень Директиви 2013/53/EU (див. **1.3.4.12.3.2**), повинно бути забезпечене стаціонарною табличкою виготовлювача, змонтованою окремо від ідентифікаційного номера судна (див. **1.3.4.12.2**), що містить наступні дані:

.1 назву виготовлювача, зареєстровану торгову назву або зареєстровану торгову марку, з контактною адресою;

.2 маркування «**СЕ**» для суден, що мають документ підтвердження відповідності згідно з **3.4.2** (маркування «**СЕ**» згідно з основними принципами Регламенту (ЄС) № 765/2008 (Додаток II) і статтею 18 Директиви 2013/53/EU із ідентифікаційним номером Регістра, як нотифікованого органа (якщо він бере участь в етапі контролю виготовлення або оцінці після закінчення виготовлення)³;

.3 проектну категорію/категорії судна (якщо визначена) і район плавання¹;

.4 найбільше навантаження², рекомендоване виготовлювачем, включаючи масу підвісного двигуна/двигунів (для судна, обладнаного підвісним двигуном/двигунами) і за виключенням маси палива та води при заповнених цистернах (позначається з символами «людина», «валіза» та символом підвісного двигуна);

.5 максимальну кількість людей², для перевезення якої спроектоване судно, згідно з **1.3.4.10.2.28.2** (позначається з символом «людина»).

Табличка виготовлювача повинна відповідати вимогам стандарту ISO 14945: «Малі судна. Табличка виробника» або відповідного стандарту EN (в Україні - ДСТУ EN ISO 14945 «Судна малі. Таблички виробника»).

1.3.4.12.3.2 Мале судно з надувним корпусом типів **I-VIII** по **10.1.3** частини II «Корпус» Правил М і стандартах серії ДСТУ EN ISO 6185 або відповідних стандартів ISO чи EN та водний мотоцикл, повинні бути забезпечені стаціонарною табличкою виготовлювача, змонтованою окремо від ідентифікаційного номера судна (див. **1.3.4.12.2**), що відповідає вимогам стандартів серії ДСТУ EN ISO 6185 або відповідних стандартів ISO чи EN та, для водних мотоциклів, ДСТУ EN ISO 13590 або відповідних стандартів ISO чи EN та відповідно до цих стандартів містить наступні дані:

.1 для суден з надувним корпусом номер відповідної частини ДСТУ EN ISO 6185 або відповідних стандартів ISO чи EN та тип, до якого судно відноситься;

.2 найменування виготовлювача або імпортера і країни походження;

.3 проектну категорію/категорії судна (якщо визначена) і район плавання¹;

.4 для суден з надувним корпусом максимальну потужність двигуна, кВт, (позначається з символом підвісного двигуна);

.5 максимальну кількість людей², для перевезення якої спроектоване судно, враховуючи для суден з надувним корпусом **6.9.3** частини IV «Остійність, непотопність та надводний борт» Правил М (позначається з символом «людина»);

.6 найбільше навантаження², яке здатне прийняти судно, визначене виготовлювачем, з врахуванням, для суден з надувним корпусом, **6.9.6** частини IV «Остійність, непотопність та надводний борт» Правил М (позначається з символами «людина», «валіза» та символом підвісного двигуна);

.7 для суден з надувним корпусом рекомендований робочий тиск надувного корпусу (позначається з символом тиску);

.8 максимальну площу вітрил, якщо вітрильне озброєння передбачене (позначається з символом вітрильного судна).

Виноски в 1.3.4.12.3.1 і 1.3.4.12.3.2.

¹ Проектна категорія судна вказується для прогулянкових суден, побудованих у країнах ЄС, а також для прогулянкових суден, побудованих в інших країнах, призначених для експлуатації в країнах ЄС, а також для суден, побудованих поза дією нормативних документів ЄС, для яких проектна категорія судна визначена згідно з стандартом ISO 14945 (в Україні згідно з ДСТУ EN ISO 14945). Для цих та інших малих суден, класифікованих відповідно до вимог Правил М, вказуються (через дріб, якщо встановлена проектна категорія) установлені знаки району плавання і обмежень плавання згідно з **2.2.5.7**, наприклад: **M** (необмежений район плавання), **MR1**, **MR2**, **PM1** чи **PZ1** чи **PP1** або ці знаки зі знаком обмеження плавання: **2**, **3**, **4** чи **5**.

² Якщо виготовлювач присвоює судну більше однієї проектної категорії (одного району плавання), відображення повинно бути таким, щоб максимальна кількість людей та найбільше навантаження чітко ідентифікувалися для конкретної проектної категорії (конкретного району плавання).

³ Маркування «**СЕ**» вказується для прогулянкових суден, побудованих у країнах ЄС, а також для прогулянкових суден, побудованих в інших країнах, призначених для експлуатації в країнах ЄС. Ідентифікаційний номер Регістру, як нотифікованого органу, наноситься Регістром самостійно або згідно з його приписами виготовлювачем судна або його вповноваженим представником або перед введенням в експлуатацію судна імпортером чи судновласником, якщо виготовлювач не здійснив відповідну оцінку судна і маркування.

1.3.4.12.3.3 Табличка виготовлювача повинна бути виготовлена у вигляді твердої пластини або гнучкої етикетки та закріплена до корпусу судна способом, що виключає можливість її видалення без

застосування інструменту. Альтернативно, для нанесення інформації виготовлювача може використовуватися корпус судна при відсутності зменшення регламентованих розмірів конструкції.

1.3.4.12.3.4 Графічні символи, застосовувані для нанесення на табличці виготовлювача, повинні відповідати рекомендованим стандартам ДСТУ ISO 7000 «Графічні символи, що їх використовують на устаткованні. Показчик та огляд» або відповідним стандартом ISO і ДСТУ EN ISO 11192 «Судна малі. Графічні умовні позначки» або відповідними стандартами ISO чи EN.

Знаки та інше маркування на табличці виготовлювача можуть наноситися різцем, способом травлення, гравірування, випалювання, рельєфним способом, з допомогою трафарету або надруковані, захищені постійним пластиковим покриттям або іншим підходящим способом. В якості альтернативи, графічні символи можуть бути надруковані або вигравірувані безпосередньо на корпусі судна. Знаки повинні бути чіткими, контрастними, добре розпізнаваними на основному фоні.

Фарби, що використовуються для нанесення знаків на табличку, повинні бути стійкими до вицвітання.

Обов'язкова інформація повинна бути нанесена знаками висотою не менше 5мм. Додаткова інформація наноситься знаками не менше 3мм.

Піктограми та символи повинні бути висотою не менше 8мм.

1.3.4.12.3.5 Табличка виготовлювача повинна бути розташована на добре видимому легкодоступному місці, переважно в копіті або біля головного поста керування стерном.

1.3.4.12.3.6 Табличка виготовлювача може містити додаткову інформацію. Нанесення додаткової інформації не повинно здійснюватися за рахунок обов'язкової інформації, бажано відділяти її від обов'язкової інформації лінією або іншим способом.

1.3.4.13 Призначення району плавання і гідрометеорологія

1.3.4.13.1 Призначення району плавання малому судну

1.3.4.13.1.1 Призначення району плавання повинно виконуватися з урахуванням наступних основних конструктивних особливостей малого судна:

- .1 конструктивного типу (вітрильне, моторне, надувне, палубне, безпалубне, і ін.);
- .2 матеріалу, конструкції й міцності корпусу;
- .3 головних розмірів;
- .4 остійності, надводного борту, непотоплюваності;
- .5 потужності пропульсивної установки (для моторних суден і човнів);
- .6 забезпеченої автономності і дальності плавання;
- .7 установленого радіонавігаційного обладнання;
- .8 аварійно-рятувальних засобів;
- .9 протипожежного захисту;
- .10 швидкості руху до місця укриття при плаванні в умовах призначуваного району.

1.3.4.13.1.2 Судну, залежно від конструктивних особливостей, зазначених в **1.3.4.13.1.1.1 - 1.3.4.13.1.1.3** і **1.3.4.13.1.1.5**, може бути визначений один з районів плавання відповідно до вказівок таблиць 1.3.4.13.1-1, 1.3.4.13.1-2, 1.3.4.13.1-3 і 1.3.4.13.1-4.

1.3.4.13.1.3 Судно, якому згідно з **1.3.4.13.1.2** визначений район плавання, повинно задовольняти застосовним вимогам, викладеним у відповідних частинах Правил М з урахуванням конструктивних особливостей, зазначених в **1.3.4.13.1.1**.

1.3.4.13.1.4 Район плавання, з урахуванням викладеного в розділі **1.3.4.13.2**, визначається максимально дозволеним для судна, човна або плавзасобу віддаленням від берега і місця захисту, з обмеженням плавання по вітру і хвилюванню, включаючи хвилювання від судноплавства.

1.3.4.13.2 Гідрометеорологія для малих суден

1.3.4.13.2.1 Загальні положення

1.3.4.13.2.1.1 Принципи гідрометеорології для малих суден, на додаток до викладеного в **1.2.3** цієї частини I «Класифікація» Правил, засновані на наступних положеннях:

- висота положення центру парусності судна на спокійній воді над ватерлінією при мінімальному дедвейті для малих суден в експлуатації теоретично можлива в межах $0,2\text{м} \leq Z_{\Pi} \leq 10,0\text{м}$;

- тиск вітру для малих суден буде визначатися згідно з **1.2.3.4** з урахуванням висоти положення центру парусності над ватерлінією судна, що знаходиться на вершині хвилі, стосовно дозволеного району плавання;

- малі судна будуть експлуатуватися при хвилюванні з відношенням висоти хвилі h до її довжини λ менше $\frac{1}{8}$ і не будуть експлуатуватися на водних акваторіях, де присутні товкотнеча, гирлові хвилі або перекидання хвиль на мілководді.

1.3.4.13.2.1.4 Характеристики морських районів плавання прийняті відповідно до **2.2.5.1** цієї частини I «Класифікація» з урахуванням викладеного в **1.3.4.13.2.1.1**.

1.3.4.13.2.1.5 Характеристики внутрішніх водних шляхів прийняті відповідно до **2.2.5.6.2** цієї частини I «Класифікація».

1.3.5 Правила МС, СВП і М застосовуються до стоянкових суден в частині, не обумовлених Правилами конкретних вимог до них, залежно від умов вітро-хвильового режиму обмеженого району плавання (знак району плавання) згідно з Правилами, в якому знаходиться місце стоянки стоянкового судна. При цьому можуть, а, при перевищенні умов вітро-хвильового режиму в місці стоянки характеристик, встановлених для обмеженого району плавання, повині враховуватися дійсні умови стоянки судна.

Дійсні умови стоянки стоянкового судна встановлюються на підставі схваленого Регістром обґрунтування умов стоянки стоянкового судна (підлягає спеціальному розгляду). При цьому можуть враховуватися сезонні обмеження стоянки судна в місці стоянки та можливість переміщення судна в захищене місце укриття.

1.3.6 Правила МС, СЗП, СВП і М, за узгодженням з Регістром, можуть застосовуватися для класифікації суден і плавучих споруд, у т.ч. незвичайної конструкції, не перерахованих у пунктах цієї частини, що регламентують поширення указаних Правил, з встановленням Регістром спеціально обсягу застосування Правил.

1.3.7 Правилами визначаються вимоги, при виконанні яких судну, плавучій споруді або холодильній установці судна може бути присвоєний клас Регістра.

1.3.8 Урахування вимог міжнародних документів.

Правила Регістра в необхідній мірі враховують вимоги міжнародних конвенцій, кодексів, угод, директив, резолюцій, стандартів і вимог Адміністрацій, які стосуються компетенції Регістру (див. **2.5** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності). Окремі вимоги включені безпосередньо в текст Правил Регістра, на деякі вимоги в тексті Правил Регістра є відповідні посилання.

Таблиця 1.3.4.13.1-3 Призначення району плавання суднам з надувним корпусом.

Тип судна		Конструктивні особливості					Застосовні райони експлуатації								
		Специфікаційні значення		Потужність ГД, N, кВт	Моря і океани		Прибережне плавання								
		символ	значення			но	R1	R2	1	2	3	4	5		
Надувне	Веслове	L_H	< 8	Без ГД									+		
		A_S	≤ 6												
	Вітрильне	L_H	< 8	$P \leq 4,5$										+	
		A_S	≥ 6												
		L_H	< 8												
	М'який корпус	Тип I	L_H	< 8	$P \leq 4,5$									+	
			$L_{max} \times B_{max}$	≤ 8											
		Тип V	Кількість відсіків	2	$P \leq 7,5$										+
			$L_{max} \times B_{max}$	> 8											
			Кількість відсіків	3											
$L_{max} \times B_{max}$			≤ 5												
Кількість відсіків			2												
$L_{max} \times B_{max}$			≥ 5												
Кількість відсіків		3													
Тип VII		L_H	< 8	$P \geq 15$						+	+			+	
	$L_{max} \times B_{max}$	≤ 8													
Тип VIII	L_H	< 8	$P \geq 75$						+	+			+		
	$L_{max} \times B_{max}$	> 8													
	L_H	< 8													
Жорстке днище, моторне	Тип IX	L_H	< 8	$P \geq 15$					+	+			+		
		$8 \leq L_H < 24$	$P \geq 15$												
	Тип X	$8 \leq L_H < 24$	$P \geq 75$							+	+			+	

Таблиця 1.3.4.13.1-4 Призначення району плавання каркасно-тканинним суднам.

Конструктивні особливості		Застосовні райони експлуатації									
		Специфікаційні характеристики		Моря і океани	Прибережне плавання						
Тип судна	символ	значення	Потужність ГД, N, кВт	но	R1	R2	1	2	3	4	5
							Веслове	L_H	≤ 8	Без ГД	
Вітрильне	A_S	≤ 6	Без ГД								+
	багатокопрусне	≥ 6	Без ГД						+	+	+
Вітрильно-моторне	L_H	≤ 8	$P \leq 4,5$						+	+	+

Каркасно -
тканинне

2. КЛАС СУДНА

2.1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

2.1.1 Суднам і плавучим спорудам, включаючи плавучі бурові установки (ПБУ), та морським стаціонарним платформам (МСП), що повністю або в ступені, визнаному Регістром достатнім, відповідають вимогам відповідних Правил класифікації та побудови, присвоюється клас Регістра. Присвоєний клас Регістра позначається символом класу відповідно до **2.2**.

Присвоєння судну класу Регістра означає підтвердження Регістром відповідності конструкції судна застосовним вимогам Правил Регістра, а його технічного стану - умовам експлуатації судна, і прийняття судна на облік Регістра на встановлений період, з проведенням усіх видів оглядів, приписаних Правилами огляду суден Регістра.

Клас судну призначається лише згідно Правил Регістру, вказаних для них у **1.1.2**.

Суднам, побудованим до вступу у дію цієї частини Правил і клас яких не вказаний в цій частині Правил, призначений раніше клас Регістру продовжує діяти згідно Правил класифікації та побудови суден, які діяли на дату їх побудови.

2.1.2 Регістр може присвоїти клас судну за результатами огляду при його побудові, а також присвоїти або поновити клас судну, що знаходиться в експлуатації.

2.1.3 Поновлення класу судна означає підтвердження Регістром відповідності судна і його технічного стану умовам, на яких був раніше присвоєний клас, і на період, встановлений згідно з Правилами огляду суден.

2.1.4 Клас судну присвоюється або поновлюється Регістром, як правило, на:

.1 п'ятирічний період для суден, класифікованих згідно з вимогами Правил МС і Правил СЗП;

.2 шестирічний період для самохідних суден і на восьмирічний період для несамохідних суден, класифікованих згідно з вимогами Правил СВП;

.3 для суден, класифікованих згідно з вимогами Правил М:

- на **п'ятирічний** період для самохідних та несамохідних суден;

- на **шестирічний** період для стоянкових суден.

В обґрунтованих випадках Регістр може присвоїти або поновити клас на менший термін.

2.1.5 Наявність у судна діючого класу Регістра означає, що технічний стан судна повністю або в ступені, визнаному Регістром є достатнім, відповідає тим вимогам Правил, які на нього поширюються відповідно до його року побудови, призначення, умов експлуатації і символу класу судна. Наявність у судна діючого класу засвідчується наявністю на судні діючого Класифікаційного свідоцтва.

Класифікація малих суден і водних мотоциклів здійснюється Регістром без видачі Класифікаційного свідоцтва.

Наявність у малого судна і водного мотоцикла, класифікованого згідно з Правилами М, діючого класу засвідчується наявністю на судні діючого Свідоцтва про придатність судна до плавання (ф. 1.1.3). На плавучі причали і рефулери, що складаються з декількох малих суден (понтонів, рефулерних понтонів), постійно з'єднаних між собою для можливості використання за основним призначенням, див. також **1.3.4.8**, видається одне Свідоцтво про придатність судна до плавання, у якому вказується кількість і тип з'єднаних суден.

2.1.6 Класифікаційне свідоцтво втрачає силу і дія класу за рішенням Регістра або автоматично призупиняється в наступних випадках:

непред'явлення судна в цілому або окремих його елементів до призначеного періодичного або позачергового огляду в приписаний термін (якщо черговий огляд не завершений, або не передбачається його завершити до поновлення експлуатації до встановленої дати; якщо щорічний огляд не завершений у межах 3-х (трьох) місяців від встановленої дати щорічного огляду; якщо проміжний огляд не завершений у межах 3-х (трьох) місяців від встановленої дати третього щорічного огляду в кожному періодичному циклі оглядів);

якщо судно не пред'являється для завершення відповідного огляду, якщо в Правилах Регістра не передбачене інше;

якщо власник/судновласник не повідомляє Регістру з метою пред'явлення судна для огляду після поломок або пошкоджень, які впливають на клас;

після аварійного випадку (судно повинне бути пред'явлене до позачергового огляду в порту, де відбувся аварійний випадок, або в першому порту заходу або приходу малого судна в базу (місце - стоянки, якщо аварійний випадок відбувся на шляху проходження);

якщо ремонт, переобладнання або конструктивні зміни і/або зміни у забезпеченні судна в сторону зменшення від приписаного Правилами, що впливають на клас, не схвалені Регістром, виконуються або без заявки для огляду Регістром або не задовольняють його інспектора (для ремонту в рейсі див. **7.3.23** частини I Правил огляду суден);

якщо, з огляду на виявлені недоліки, Регістр вважає, що судно не має права зберігати свій клас навіть на тимчасовій основі (до проведення необхідних ремонтних робіт або оновлення тощо);

експлуатації судна з осадкою, що перевищує регламентовану Регістром для конкретних умов, або марки надводного борту розміщені на бортах на рівні, що перевищує регламентовану Регістром осадку, а також експлуатацію судна в умовах, що не відповідають присвоєному класу судна або встановленим при цьому Регістром обмеженням;

несвоєчасного виконання приписаних конкретних вимог (кожній вимозі встановлюється конкретна дата виконання), що були при попередньому огляді судна умовою присвоєння або збереження класу Регістра;

призупинення з ініціативи або з вини судновласника процесу огляду судна, що проводиться Регістром;

виведення судна з експлуатації на тривалий (більше трьох місяців) період або для малого судна на період, що перевищує дату наступного періодичного огляду, для виконання виставлених Регістром вимог (крім випадків перебування судна в ремонті для цих цілей або відстоювання зі збереженням класу);

при захопленні судна піратами;

після залишення судна екіпажем.

Автоматичне призупинення класу діє з дати, коли виникли обставини, що спричинили призупинення.

Призупинення за рішенням Регістра набирає чинності з моменту, коли з'явилися умови для призупинення дії класу.

Призупинення класу залишатиметься в силі до тих пір, поки клас не буде відновлений (як зазначено в **2.1.8**).

Клас судна може бути призупинений на термін не більше шести місяців. Більш тривале призупинення може бути надане на розсуд Регістра, коли судно не здійснює торговельні рейси, як у випадках обставин, очікуючи рішення у випадку аварії або обслуговування для відновлення.

Призупинення та відновлення класу суден подвійного класу.

Коли судно сумісно класифіковане і у випадку, якщо Регістр вживає заходи для призупинення класу судна з технічних причин, Регістр повідомляє «Інше товариство» (див. примітку) про причини такої дії і повних обставин протягом п'яти (5) робочих днів.

Якщо Регістр повідомлений, що «Інше Товариство» призупинило клас з технічних причин, Регістр, після отримання такого повідомлення, також призупиняє клас судна, якщо воно не може іншим документом підтвердити, що таке призупинення неправильне.

Коли Регістр вирішить відновити клас, воно інформує «Інше Товариство».

Примітка. «Інше Товариство» означає, інше класифікаційне Товариство, яка бере участь у сумісному з Регістром класі.

2.1.7 Дія класу малого судна і водного мотоцикла та дія Свідоцтва про придатність судна до плавання також можуть бути призупинені за рішенням Регістра у випадку невиконання або неналежного виконання власником судна / судновласником / оператором обов'язків перед Регістром, у тому числі з оплати його послуг, а також в інших випадках, зазначених в документах Регістра. Див. також **6.8** частини I «Керівництво з огляду малих суден та водних мотоциклів в експлуатації».

2.1.8 Призупинений (як зазначено в **2.1.6**) клас судна може бути відновлений після того, як причина виникнення призупинення буде усунута, за умови задовільних результатів додаткового, з врахуванням стану судна і причини призупинення його класу, відповідного періодичного або

позачергового огляду, проведеного Регістром при пред'явленні судна. При цьому, у випадках виводу судна з експлуатації на тривалий (більше трьох місяців) термін або для малого судна на термін, що перевищує дату наступного періодичного огляду, для виконання виставлених Регістром вимог, обсяг огляду для відновлення класу спеціально встановлюється Регістром з врахуванням віку судна, його стану, терміну виводу його з експлуатації й обставин відстоювання судна в цей період.

На період від призупинення дії класу до його відновлення, незалежно від дати зазначеного в **2.1.11** повідомлення судовласнику і Адміністрації прапору, судно вважається таким, що втратило клас Регістра.

2.1.9 Клас судна знімається Регістром у наступних випадках:

- .1** якщо причини, які призвели до призупинення наразі діючого класу, не були усунені протягом встановленого терміну його призупинення;
- .2** після закінчення максимально встановленого терміну призупинення класу;
- .3** коли відновлення класу, призупиненого як зазначено в **2.1.6**, представляється Регістру і/або власнику/судновласнику неможливим;
- .4** коли судовласник переводить судно в клас іншого класифікаційного органу;
- .5** у разі передачі права власності судна, зміни судовласника, порту приписки чи назви судна без пред'явлення його для огляду згідно з **4.7** частини II Правил огляду суден;
- .6** за бажанням власника/судновласника.

Зняття класу судна означає припинення дії Класифікаційного свідоцтва і Свідоцтва про придатність малого судна до плавання. Зняття класу набуває чинності з дати, коли виникають обставини, що спричиняють таке зняття.

На прохання власника, судну, яке раніше було класифіковане Регістром і потім йому було знято клас, і яке не було додатково класифіковане, тобто:

- ніколи не відновлювало свою експлуатацію;
 - не було класифіковане будь-яким іншим Класифікаційним товариством,
- клас може бути Регістром перепризначений, але Регістр має право відхилити заявку на перепризначення класу.

2.1.10 Клас судна анулюється в зв'язку з загибеллю судна або його списанням, а також в разі отримання від судовласника інформації про розбирання або продаж під розбирання судна на металобрухт.

2.1.11 Про призупинення дії класу судна і дії Класифікаційного свідоцтва чи Свідоцтва про придатність малого судна до плавання, зняття класу судна з припиненням дії Класифікаційного свідоцтва і Свідоцтва про придатність малого судна до плавання та анулювання класу Регістр спеціально повідомляє судовласнику і, для судна, відносно якого Регістр здійснює конвенційний огляд, Адміністрації прапору.

2.1.12 З присвоєнням класу Регістр включає судно, окрім малих суден, в Регістрову книгу і виключає його при знятті чи анулюванні класу.

2.2 СИМВОЛ КЛАСУ СУДНА

Символ класу, що присвоюється Регістром судну або плавучій споруді, складається з основного символу і додаткових знаків і словесних характеристик, які визначають конструкцію та призначення судна або плавучої споруди.

Додаткові знаки і словесні характеристики добавляються до основного символу класу (у випадку їх застосування) в послідовності, викладеній в цій главі, а також згідно з відповідними положеннями про символ класу правил класифікації та побудови спеціалізованих суден, указаних в **1.3.1.2**.

Встановлені цією главою додаткові знаки не встановлюють необхідність виконання вимог частин Правил класифікації та побудови суден (Правил МС, Правил СЗП, Правил СВП, Правил М), а відображають виконання вимог, встановлених відповідними частинами Правил.

2.2.1 Основний символ класу, який присвоюється Регістром судну або плавучій споруді, складається із знаків:

KM^{\oplus} , KM^{\star} , $(\text{KM})^{\star}$ – для самохідних суден та плавучих споруд, включаючи малі моторно-вітрильні судна;

KE^{\oplus} , KE^{\star} , $(\text{KE})^{\star}$ – для несамохідних суден та плавучих споруд, що мають на борту енергетичну установку з сумарною потужністю первинних двигунів 100кВт і більше, і для малих несамохідних, вітрильних, вітрильно-моторних, гребно-моторних і стоянкових суден, що мають на борту енергетичну установку з первинним двигуном;

K^{\oplus} , K^{\star} , $(\text{K})^{\star}$ – для інших несамохідних суден та плавучих споруд, включаючи малі вітрильні і гребні судна.

У випадку зменшення періоду, на котрий присвоєний клас, порівняно з указаним в 2.1.4, встановлений скорочений період вказується в основному символі класу після знаків KM , KE чи K , наприклад, KM2^{\oplus} .

2.2.2 Залежно від того, за якими Правилами і яким класифікаційним органом оглядалось судно або плавуча споруда, основний символ класу встановлюється наступним чином:

.1 суднам та плавучим спорудам, які побудовані за Правилами і під технічним наглядом Регістру і оглянуті Регістром присвоюється клас з основним символом: KM^{\oplus} , або KE^{\oplus} , або K^{\oplus} (див. 2.2.1);

.2 суднам та плавучим спорудам, які повністю (або їх корпус, або механічна установка з головними механізмами) побудовані і/або виготовлені за правилами іншого визнаного Регістром класифікаційного органу і оглянуті цим класифікаційним органом при їх побудові і виготовленні, при їх класифікації Регістром присвоюється клас з основним символом: KM^{\star} , або KE^{\star} , або K^{\star} (див. 2.2.1);

.3 суднам та плавучим спорудам, які повністю (або їх корпус, або механічна установка з головними механізмами) побудовані і/або виготовлені без нагляду визнаного Регістром класифікаційного органу або взагалі без нагляду класифікаційного органу, при їх класифікації Регістром присвоюється клас з основним символом: $(\text{KM})^{\star}$, або $(\text{KE})^{\star}$, або $(\text{K})^{\star}$ (див. 2.2.1); Для судна та плавучої споруди, механічна установка з головними механізмами якої виготовлена без нагляду визнаного Регістром класифікаційного органу або взагалі без огляду класифікаційного органу, а корпус побудований за Правилами Регістра або правилами визнаного Регістром класифікаційного органу і оглянутий відповідно Регістром або цим класифікаційним органом при їх побудові, при його класифікації Регістром присвоюється клас з основним символом: $\text{K}(\text{M})^{\star}$.

.4 для суден і плавучих споруд, яким присвоюється клас Регістра (з основними символами згідно з 2.2.2.1 та 2.2.2.2) разом з класом іншого класифікаційного товариства (сумісний клас), в символі класу Регістра знаки \oplus та \star вказуються в квадратних дужках – $[\oplus]$ та $[\star]$.

У цьому випадку класифікаційні товариства при виконанні класифікаційних оглядів діють відповідно до угоди про сумісний клас.

2.2.3 Знаки полярних класів, балтійських льодових класів та льодових класів Регістра.

2.2.3.1 Знаки полярних класів встановлюються для морських сталевих самохідних суден, призначених для експлуатації (самостійного плавання) в полярних водах (арктичні води і/або район Антарктики), покритих льодом, з врахуванням положень Полярного кодексу на основі полярних класів згідно з уніфікованими вимогами МАКТ, при виконанні відповідних вимог Правил МС до суден зазначених класів.

Примітка. Полярний кодекс означає Міжнародний кодекс для суден, що плавають в полярних водах, прийнятий резолюціями ІМО MSC.385(94) і MEPC.264(68), з врахуванням положень поправок до міжнародної конвенції СОЛАС-74, прийнятих резолюцією MSC.386(94).

Знаки полярних класів та їх опис наведені в табл. 2.2.3.1-1.

Таблиця 2.2.3.1-1 Опис полярних класів

Знак полярного класу	Опис льоду (на основі «Номенклатури морського льоду» Світової метеорологічної організації)
PC1	Круглорічна експлуатація в усіх полярних водах ¹
PC2	Круглорічна експлуатація в помірних умовах багаторічного льоду
PC3	Круглорічна експлуатація в дворічних льодах, які можуть мати включення багаторічного льоду
PC4	Круглорічна експлуатація в товстому однорічному льоді, який може мати включення старого льоду
PC5	Круглорічна експлуатація в середньому однорічному льоді, який може мати включення старого льоду
PC6	Літньо-осіння експлуатація в середньому однорічному льоді, який може мати включення старого льоду
PC7	Літньо-осіння експлуатація в тонкому однорічному льоді, який може мати включення старого льоду

¹ Полярні води (арктичні води і район Антарктики) згідно з правилами XIV/1.3 і XIV/1.2 СОЛАС-74.
Примітка. Судна зі знаками PC1-PC6 є суднами категорії А за визначенням Полярного кодексу. Судна зі знаками PC7 є суднами категорії В за визначенням Полярного кодексу. Судна категорії С за визначенням Полярного кодексу є судна, спроектоване для експлуатації в умовах окремих крижин або в менш жорстких льодових умовах, чим ті, що зазначені для категорій А і В.

Знаки балтійських льодових класів встановлюються суднам, призначеним для експлуатації в акваторії Балтійського моря в зимовий період, з врахуванням вимог Фінсько-Шведських правил для суден льодового класу, 2017р., при виконанні відповідних вимог Правил МС до суден зазначених класів.

Знаки балтійських льодових класів та їх опис наведені в табл. 2.2.3.1-2.

Таблиця 2.2.3.1-2 Опис балтійських льодових класів

Знак класу	Опис знаку
IA Super	Судна з конструкцією, потужністю двигуна та іншими характеристиками, що забезпечують плавання в умовах важкої льодової обстановки без криголамного супроводу
IA	Судна з конструкцією, потужністю двигуна та іншими характеристиками, що забезпечують плавання в умовах важкої льодової обстановки з криголамним супроводом, якщо необхідно
IB	Судна з конструкцією, потужністю двигуна та іншими характеристиками, що забезпечують плавання в умовах помірної льодової обстановки з криголамним супроводом, якщо необхідно
IC	Судна з конструкцією, потужністю двигуна та іншими характеристиками, що забезпечують плавання в умовах легкої льодової обстановки з криголамним супроводом, якщо необхідно
II	Судна зі сталевим корпусом, що мають конструкцію, яка допускає плавання у відкритому морі, але не посилені для плавання в льодах, які можуть плавати в умовах легкої льодової обстановки за допомогою власних суднових машин
III	Судна, що не мають льодових класів, зазначених вище

Для морських криголамів і суден льодового класу, включаючи буксири, призначеним для експлуатації поза межами полярних вод (крім суден, призначених для плавання в арктичних водах в розрідженому однорічному льоду) та акваторії Балтійського моря, встановлюються знаки льодових класів Регістру відповідно до 2.2.3.2 і 2.2.3.3 цієї частини.

Знаки полярних класів, знаки балтійських льодових класів та знаки льодових класів Регістра застосовуються за бажанням судновласника для суден, експлуатація яких передбачається у відповідних льодових і кліматичних умовах, надаються Регістром після виконання відповідних знаку вимог Правил МС і додаються до основного символу класу. При цьому для криголамів (знаки льодових класів згідно з 2.2.3.2), призначених для плавання в арктичних водах, та суден, призначених для плавання в арктичних водах в розрідженому однорічному льоду (знаки льодових класів Ice4, Ice5 і Ice6 згідно з 2.2.3.3), може надаватися знак льодового класу Регістру, при виконанні, додатково до вимог для знаку льодового класу Регістра до в'язей корпусу, усіх інших вимог до відповідного полярного класу.

2.2.3.1.1 Криголам – спеціалізоване судно, призначене для виконання різноманітних видів криголамних операцій: проведення суден у льоду, подолання льодових перемичок, прокладання

каналу, буксирування, обколювання, виконання рятувних робіт, і потужність та розміри якого дозволяють йому виконувати активні дії в покритих льодом водах. При виконанні криголамних операцій використовуються два основних режими льодового плавання: безперервний хід та робота набігами.

2.2.3.1.2 Судна льодових класів – судна, призначені для самостійного плавання у льоду, включаючи рух в розводях між крижинами, подолання стиків крижаних полів і ділянок з відносно тонкою суцільною кригою, або плавання у льоду під проведенням криголама.

2.2.3.1.3 При регламентації умов льодового плавання використовуються наступні визначення:

старий лід – морський лід, який піддавався таянню принаймні протягом одного літа і типічна товщиною якого досягає 3,0м і більше. Від поділяється на залишковий однорічний лід, дворічний лід і багаторічний лід;

однорічний лід – морський лід, що розвинувся з молодого льоду і був не більше однієї зими, товщина якого складає 0,3-2,0м;

однорічний лід середньої товщини – однорічний лід товщиною 0,7-1,2м;

тонкий однорічний лід – однорічний лід товщиною 0,3-0,7м;

окремі крижини – великий судноплавний водний простір, на якому щільність морського льоду складає менше 1/10 (1 бал). Лід материкового походження відсутній;

мілкобитий лід – будь-яка відносно плоска морська крижина розміром впоперек менше 20м.

Примітка. Класифікація льоду прийнята відповідно до «Номенклатури морського льоду» Світової метеорологічної організації («Sea Ice Nomenclature» of the World Meteorological Organization (WMO))

щільність – міра суцільності крижаного покриву, яка характеризується відношенням площі, зайнятої кригою, до загальної площі оцінюваної ділянки акваторії (оцінюється за десятибальною шкалою);

розріджений лід – лід щільністю 4-6 балів, в якому більшість крижин не стикаються між собою;

щільний лід – лід щільністю 7-8 балів, в якому більшість крижин стикаються між собою, утворюючи льодові перемички;

дуже щільний лід – лід, щільністю якого дорівнює або більше 9 балів, але менше 10 балів;

суцільний лід – лід щільністю 10 балів.

2.2.3.1.4 Судно, призначене для експлуатації в умовах низької температури повітря – судно, яке призначене для виконання рейсів в районах або через райони, в яких сама низька середньодобова мінусова температура (СДМТ) складає нижче -10°C .

Полярна робоча температура (ПРТ) – температура, встановлена для судна, призначеного для експлуатації в умовах низької температури повітря, яка повинна встановлюватися принаймні на 10°C нижче самої низької СДМТ для передбаченого сезону та району експлуатації в полярних водах.

2.2.3.2 Якщо криголам задовольняє відповідним вимогам Правил МС, до основного символу класу додається один з основних знаків льодових класів: **Icebreaker1**; **Icebreaker2**; **Icebreaker3**; **Icebreaker4**.

Криголами вказаних льодових класів мають наступні орієнтовні експлуатаційні характеристики:

Icebreaker1 – виконання криголамних операцій у портових і припортових акваторіях, а також в замерзаючих морях при товщині льоду до 1,5м. Може просуватися безперервним ходом в суцільному льодовому полі завтовшки до 1,0м;

Icebreaker2 – виконання криголамних операцій: на прибережних трасах арктичних морів у зимово-весняну навігацію при товщині льоду до 2,0м і літньо-осінню навігацію при товщині льоду до 2,5м; в неарктичних замерзаючих морях та в гирлових ділянках річок, які впадають в арктичні моря – при товщині льоду до 2,0м. Може просуватися безперервним ходом у суцільному льодовому полі товщиною до 1,5м. Сумарна потужність на гребних валах не менше 11МВт;

Icebreaker3 – виконання криголамних операцій: на прибережних трасах арктичних морів у зимово-весняну навігацію при товщині льоду до 3,0м і літньо-осінню навігацію – без обмежень. Може просуватися безперервним ходом у суцільному льодовому полі товщиною до 2,0м. Сумарна потужність на гребних валах не менше 22МВт;

Icebreaker4 – виконання криголамних операцій: в арктичних морях в зимово-весняну навігацію при товщині льоду до 4,0м і літньо-осінню навігацію – без обмежень. Може просуватися безперервним ходом у суцільному льодовому полі товщиною більше 2,0м. Сумарна потужність на гребних валах не менше 48МВт.

2.2.3.3 Льодові класи Регістра.

2.2.3.3.1 Якщо самохідне судно льодового класу задовольняє відповідним вимогам Правил МС, до основного символу класу додається один з наступних знаків льодових класів: **Ice1, Ice2, Ice3, Ice 4, Ice5, Ice6**, при цьому в дужках вказується відповідність корпусу (**hull**) і механічної установки (**machinery**) вимогам Правил МС у повному обсязі, наприклад: **Ice6 (hull; machinery)**.

У разі якщо корпус судна відповідає одному льодовому класу, а механічна установка іншому, в символі класу відповідні знаки льодових класів вказуються окремо, наприклад: **Ice6 (hull) Ice3 (machinery)**. При цьому судно, в символі класу якого є знак (**hull**), крім вимог частини II «Корпус», повинне задовольняти вимогам розд. 2 частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил МС, а також 3.1.3.3 частини III «Сигнальні засоби» Правил щодо обладнання морських суден. Судно, в символі класу якого є знак (**machinery**) повинне задовольняти застосовним вимогам частин VI «Протипожежний захист», VII «Механічні установки», VIII «Системи і трубопроводи» і IX «Механізми» Правил МС.

До основного символу класу несамохідного судна при його відповідності вимогам до льодового класу додається знак (**hull**).

2.2.3.3.2 Льодові класи Регістра та їх орієнтовний опис наведені в табл. 2.2.3.3.2.

Таблиця 2.2.3.3.2

Ice6	В літньо-осінній період навігації в Арктиці плавання в розрідженому однорічному льоду товщиною до 1,3м. В зимово-весняний період навігації в Арктиці плавання в розрідженому однорічному льоду товщиною до 1,1м. Круглорічне плавання в замерзаючих неарктичних морях.
Ice5	В літньо-осінній період навігації в Арктиці плавання в розрідженому однорічному льоду товщиною до 1,0м. В зимово-весняний період навігації в Арктиці плавання в розрідженому однорічному льоду товщиною до 0,8м. Круглорічне плавання в замерзаючих неарктичних морях.
Ice4	В літньо-осінній період навігації в Арктиці плавання в розрідженому однорічному льоду товщиною до 0,8м. В зимово-весняний період навігації в Арктиці плавання в розрідженому однорічному льоду товщиною до 0,6м. Круглорічне плавання в замерзаючих неарктичних морях в легких льодових умовах.
Ice3	Регулярне плавання в мілко-битому розрідженому льоду неарктичних морів товщиною до 0,7м
Ice2	Регулярне плавання в мілко-битому розрідженому льоду неарктичних морів товщиною до 0,5м
Ice1	Епізодичне плавання в мілко-битому розрідженому льоду неарктичних морів товщиною до 0,4м
<i>Примітка.</i> Значення товщини льоду вказано при виконанні в проекті судна мінімальних вимог Правил Регістра. Товщина льоду може бути призначена для кожного льодового класу вище, але не більше значення для наступного вищого льодового класу, за умови застосування відповідних конструктивних рішень, підтверджених Регістром при розгляді проектної документації судна в побудові.	

2.2.3.3.3 Для буксирів, залежно від їх відповідності льодовому класу, до основного класу додається один з наступних знаків: **Ice2, Ice3, Ice4, Ice5**.

Визначення можливих строків і районів плавання, а також режимів плавання під проводкою криголама з компетенцією судовласника.

2.2.3.3.4 Судну льодового класу, яке не є криголамом згідно 2.2.3.2, але періодично виконує криголамні операції і відповідає відповідним вимогам Правил МС для певного криголама, до основного символу класу може бути доданий один із знаків льодових класів: **Icebreaker1** або **Icebreaker2**.

2.2.3.3.5 Судна подвійної дії (double acting ships, DAS) - судна льодового плавання, обладнані рушійно-рульовими колонками, призначені для руху в льодах кормою вперед.

Суднам подвійної дії, що відповідають, принаймні, вимогам 3.14 частини II «Корпус» Правил МС за бажанням судовласника до основного символу класу додається знак **DAS (знак льодового класу)**, де в дужках зазначається знак льодового класу Регістра відповідно до 2.2.3.3.1 або 2.2.3.3.4 при русі кормою вперед.

2.2.3.4 Знак льодового підсилення судна змішаного ріка-море плавання.

2.2.3.4.1 Якщо судно змішаного плавання має льодові підсилення, що задовольняють вимогам відповідних частин Правил СЗП, до символу класу додається знак **Ice**.

Якщо льодові підсилення передбачені для іншої товщини льоду, чим регламентовано в **3.14** частини II «Корпус» Правил СЗП, то у формулу класу записується товщина битого льоду в сантиметрах, при якій допускається експлуатація судна в льодових умовах, наприклад **Ice20**.

2.2.3.4.2 Якщо судно змішаного плавання має льодові підсилення, що відповідають більш високим вимогам, викладеним у Правилах МС, то до символу класу додається відповідний знак, указаний в **2.2.3.3** цієї частини Правил.

2.2.3.5 Знак льодового підсилення судна внутрішнього плавання.

2.2.3.5.1 Якщо судно внутрішнього плавання має льодові підсилення, що задовольняють вимогам відповідних частин Правил СВП, до символу класу після знака району плавання додається знак **Лід**.

Якщо льодові підсилення передбачені для іншої товщини льоду, чим регламентованої в **3.6** частини II «Корпус» Правил СВП, то у формулу класу записується товщина битого льоду в сантиметрах, при якій допускається експлуатація судна в льодових умовах, наприклад **Лід20**.

2.2.3.5.2 Для криголамів внутрішнього плавання, що задовольняють вимогам відповідних частин Правил СВП, до символу класу після знаку району плавання додається знак **Криголам**.

У формулу класу записується товщина льоду в сантиметрах, встановлена відповідно до льодових підсилень регламентованих в **3.7** частини II «Корпус» Правил СВП, при якій допускається експлуатація судна в льодових умовах, наприклад **Криголам 70**.

2.2.3.5.3 Якщо судно внутрішнього плавання має льодові підсилення, що відповідають більш високим вимогам, викладеним у Правилах МС, то до символу класу після знаку району плавання додається відповідний знак, зазначений в **2.2.3.3** цієї частини Правил.

2.2.3.6 Знак льодового підсилення малого судна

Якщо мале судно має спеціальні льодові підсилення, що задовольняють вимогам Правил М або Правил СВП, до основного символу класу додається символ **Лід**, після якого у формулу класу записується товщина дрібно битого льоду в см, при якій допускається експлуатація судна, наприклад **Лід10** або **Лід20**.

2.2.3.7 Необхідність наявності у судна льодових підсилень визначається судновласником залежно від передбачуваних умов експлуатації з наступним виконанням застосовних вимог Правил Регістра.

2.2.4 Знаки поділу на відсіки.

2.2.4.1 Морським суднам, котрі відповідають застосовним вимогам частини V «Поділ на відсіки» Правил МС і в повній мірі відповідають вимогам розділу **2** указаної частини щодо імовірнісної оцінки поділу судна на відсіки, до основного символу класу додається знак **R** з додаванням до нього значення (цифри десятої та сотої долі) необхідного індексу поділу на відсіки, наприклад, **R68** – для необхідного індексу поділу на відсіки 0,68.

Морським суднам, котрі відповідають застосовним вимогам частини V «Поділ на відсіки» Правил МС і в повній мірі відповідають вимогам розділу **3** указаної частини у разі затоплення одного будь-якого, або будь-яких двох чи трьох суміжних відсіків на усій довжині судна при розрахункових пошкодженнях борту, обумовлених у **3.2**, до основного символу класу додається знак поділу на відсіки **1**, **2** або **3** відповідно.

2.2.4.2 Суднам змішаного (ріка-море) плавання, що здійснюють міжнародні рейси, котрі відповідають застосовним вимогам розділу **2** частини V «Поділ на відсіки» Правил МС згідно з вимогами розділу **2.2** частини IV «Остійність, поділ на відсіки і надводний борт» Правил СЗП щодо імовірнісної оцінки поділу судна на відсіки, до основного символу класу додається знак **R** з додаванням до нього значення (цифри десятої та сотої долі) необхідного індексу поділу на відсіки, наприклад, **R68** – для необхідного індексу поділу на відсіки 0,68.

Суднам змішаного (ріка-море) плавання, що здійснюють міжнародні рейси, котрі відповідають застосовним вимогам розділу 3 частини V «Поділ на відсіки» Правил МС згідно з вимогами розділу 2.2 частини IV «Остійність, поділ на відсіки і надводний борт» Правил СЗП щодо аварійної посадки і остійності пошкодженого судна у разі затоплення одного будь-якого, або будь-яких двох чи трьох суміжних відсіків на усій довжині судна при розрахункових розмірах пошкоджень судна, до основного символу класу додається знак поділу на відсіки $\boxed{1}$, $\boxed{2}$ або $\boxed{3}$ відповідно.

Якщо судно змішаного плавання, що не здійснює міжнародні рейси, залишається на плаву в задовільному стані рівноваги при затопленні одного будь-якого або будь-яких двох або трьох суміжних відсіків згідно з вимогами розділу 2.3 частини IV «Остійність, поділ на відсіки і надводний борт» Правил СЗП, то до основного символу класу додається знак $\boxed{1}$, $\boxed{2}$ або $\boxed{3}$ відповідно.

2.2.4.3 Якщо судно внутрішнього плавання залишається на плаву в задовільному стані рівноваги при затопленні одного або двох суміжних відсіків згідно з вимогами частини IV «Остійність, поділ на відсіки і надводний борт» Правил СВП, то до основного символу класу додається знак $\boxed{1}$ або $\boxed{2}$ відповідно.

2.2.4.4 Якщо мале судно, непотоплюваність якого забезпечується поділом корпусу на водонепроникні відсіки, залишається на плаву в задовільному стані рівноваги при затопленні будь-якого одного або більше суміжних відсіків згідно з вимогами частини IV «Остійність, непотоплюваність і надводний борт» Правил М, то до основного символу класу судна додається знак $\boxed{1}$ або цей же знак відповідно з цифрою, що позначає кількість суміжних відсіків, при затопленні яких судно цілком задовольняє вимогам аварійної посадки й остійності.

Для судна, непотоплюваність якого забезпечується елементами плавучості або їх комбінацією з поділом корпусу на водонепроникні відсіки згідно з вимогами частини IV «Остійність, непотоплюваність і надводний борт» Правил М, вказуються знаки $\boxed{0}$ або \boxed{H} відповідно.

2.2.5 Знаки обмеження району плавання.

2.2.5.1 Знаки обмеження району і умов плавання морських суден і суден змішаного (море-ріка) плавання.

Морським суднам і суднам змішаного (море-ріка) плавання, які відповідають вимогам Правил МС, що поширюються на судна, призначені для експлуатації тільки в обмежених районах плавання, до основного символу класу додається один із наведених нижче знаків, що вказують на відповідні кожному знаку обмеження:

.1 R1 – плавання в морських районах на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості 8,5м, з віддаленням від місця укриття не більше 200 миль і з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 400 миль;

.2 R2 – плавання в морських районах на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості 7,0м, з віддаленням від місця укриття не більше 100 миль і з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 200 миль;

.3 R2-S – морське і **R2-RS** змішане (море-ріка) плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості 6,0м, з віддаленням від місця укриття:

у відкритих морях не більше 50 миль і з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 100 миль;

у закритих морях не більше 100 миль і з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 200 миль.

Для суден з цими знаками обмеження району плавання, за узгодженням з Регістром, можливо призначити спеціальне обмеження по висоті хвилі 3% забезпеченості в межах від 6,0м до 4,5м із зазначенням після знаку встановленої висоти хвилі, наприклад: **R2-S(5.0)**, **R2-RS(4.5)**.

Райони плавання судна змішаного (море-ріка) плавання зі знаком **R2-RS** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 ЄЕК ООН зонам **RS 6,0** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 6,0м і **RS 4,5** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 4,5м;

.4 R3-S – морське і **R3-RS** – змішане (море-ріка) плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості 3,5м, з урахуванням конкретних обмежень району, сезону і умов плавання (див. **2.2.5.3**), що обумовлені вітрохвильовими режимами басейнів, зі встановленням при цьому максимально допустимого віддалення від місця укриття, яке не повинно перевищувати 50 миль. **Віддалення від місця укриття (див. Інформацію про місця укриття) може бути збільшене в закритих морях до 100 миль для конкретного рейсу при наявності сприятливого прогнозу погоди, що підтверджує відсутність перевищення встановлених для судна обмежень умов плавання, на весь час переходу судна між місцями укриття з врахуванням впливу прогнозних хвилювання моря та напрямку вітру на швидкість судна і характеристик місця (місць) укриття для судна за маршрутом його рейсу залежно від напрямків вітру. За маршрутом рейсу в районі плавання судно не повинно віддалятися за межі зони дії берегових УКХ/ЦВВ-радіоустановок при складі радіобладнання судна для району A1 або /за межі зони дії берегових ПХ/ЦВВ-радіоустановок при складі радіобладнання судна для району A1 і A2 (виділене жирним шрифтом записується в постійні обмеження судна, яке не має більших (менших за значенням), чим зазначені вище, обмежень умов плавання).**

Райони плавання судна змішаного (море-ріка) плавання зі знаком **R3-RS** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 СЕК ООН зоні **RS 3,5** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 3,5м та географічних і сезонних обмежень і умов морського плавання згідно з таблицею 2.2.5.3-1 для знака **R3-S**;

.5 Для пасажирських морських та змішаного (море-ріка) плавання суден, що здійснюють внутрішні рейси, крім суден, до яких згідно з **1.4.2** «Загальних положень про класифікаційну та іншу діяльність» Директива 2009/45/ЄС не застосовується, встановлюються наступні знаки та відповідні кожному знаку обмеження:

.5.1 A – плавання за межами району плавання суден з обмеженнями району **B-R3-S, C-R3-S і D-R3-S** без додаткових граничних обмежень і обмежень хвильового режиму – необмежений район плавання;

.5.2 A-R1 – плавання в умовах з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості 8,5м, за межами району плавання суден з обмеженнями району **B-R3-S, C-R3-S і D-R3-S**, з віддаленням від місця укриття не більше 200 миль та з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 400 миль;

.5.3 A-R2 – плавання в умовах з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості 7,0м, за межами району плавання суден з обмеженнями району **B-R3-S, C-R3-S і D-R3-S**, з віддаленням від місця укриття не більше 100 миль та з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 200 миль;

.5.4 A-R2-S – морське і **A-R2-RS** – змішане (море-ріка) плавання в умовах з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості 6,0м, за межами району плавання суден з обмеженнями району **B-R3-S, C-R3-S і D-R3-S**, з віддаленням від місця укриття:

у відкритих морях не більше 50 миль та з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 100 миль;

у закритих морях не більше 100 миль та з допустимою відстанню між місцями укриття не більше 200 миль.

Райони плавання судна змішаного (море-ріка) плавання зі знаком **A-R2-RS** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 СЕК ООН зоні **RS 6,0**;

.5.5 B-R3-S – морське і **B-R3-RS** – змішане (море-ріка) плавання в умовах з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості 3,5м і більше (може встановлюватися конкретна висота хвиль до 6,0м), при якому судно не віддаляється більше, ніж на 20 миль від лінії берега, що відповідає середній висоті припливу, і не більше 50 миль від місця укриття.

Райони плавання судна змішаного (море-ріка) плавання зі знаком **B-R3-RS** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 СЕК ООН зоні **RS 4,5** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 4,5м і зоні **RS 3,5** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 3,5м і встановлення для обох зон указанного вище віддалення від берега та місця укриття, а також встановлення Державою прапору згідно зі статтею 4 пункт 2 Директиви 2009/45/ЄС морських районів, що відносяться до її юрисдикції, з географічними та сезонними обмеженнями, і які в межах юрисдикції України зазначені в **2.2.5.4** для знака **B-R3-S**;

.5.6 C-R3-S – морське і **C-R3-RS** – змішане (море-ріка) плавання в морських районах, в яких ймовірність перевищення (повторюваність) висоти істотних хвиль 2,5м або хвиль 3%-ї забезпеченості висотою 3,0м менша, ніж 10% протягом однорічного періоду при експлуатації судна круглий рік, або протягом встановленого обмеженого періоду року для експлуатації виключно в цей період (наприклад, в літній період експлуатації), при якому судно не віддаляється більше, ніж на 15 миль від місця укриття та не більше, ніж 5 миль від лінії берега, що відповідає середній висоті припливу.

Райони плавання судна змішаного (море-ріка) плавання зі знаком **C-R3-RS** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 ЄЕК ООН зоні **RS 3,5** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3 %-ї забезпеченості до 3,0м і зоні **RS 3,0** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 3,0м і встановлення указанного вище віддалення від берега та місця укриття, а також встановлення Державою прапору згідно зі статтею 4 пункт 2 Директиви 2009/45/ЄС морських районів, що відносяться до її юрисдикції, з географічними та сезонними обмеженнями, і які в межах юрисдикції України зазначені в **2.2.5.4** для знака **C-R3-S**;

.5.7 D-R3-S – морське і **D-R3-RS** – змішане (море-ріка) плавання в морських районах, в яких ймовірність перевищення (повторюваність) висоти істотних хвиль 1,5м або хвиль 3%-ї забезпеченості висотою 2,0м менша, ніж 10% протягом однорічного періоду при експлуатації судна круглий рік, або протягом встановленого обмеженого періоду року для експлуатації виключно в цей період (наприклад, в літній період експлуатації), при якому судно не віддаляється більше, ніж на 6 миль від місця укриття та не більше, ніж 3 милі від лінії берега, що відповідає середній висоті припливу.

Райони плавання судна змішаного (море-ріка) плавання зі знаком **D-R3-RS** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 ЄЕК ООН зоні **RS 2,0** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,0м і встановлення указанного вище віддалення від берега та місця укриття, а також встановлення Державою прапору згідно зі статтею 4 пункт 2 Директиви 2009/45/ЄС морських районів, що відносяться до її юрисдикції, з географічними та сезонними обмеженнями, і які в межах юрисдикції України зазначені в **2.2.5.4** для знака **D-R3-S**.

Пасажирським суднам довжиною менше 24м встановлюється обмежений район плавання **D-R3-S** чи **D-R3-RS**, див. **3.9.2.1** частини IV «Остійність» Правил МС.

Пасажирським високошвидкісним суднам обмеження району і умов плавання встановлюються згідно з «Правилами класифікації та побудови високошвидкісних суден»;

.6 R3 – морське і **R3-IN** – змішане (море-ріка) прибережне плавання з граничними та сезонними обмеженнями і рейдове та портове плавання у межах встановлених Регістром у кожному випадку з врахуванням умов вітрохвильового режиму з ймовірністю (повторюваністю) хвилювання з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості 2,0м меншою, ніж 10% протягом однорічного періоду при експлуатації судна круглий рік або протягом встановленого обмеженого періоду року для експлуатації виключно в цей період.

Конкретні обмеження для роботи плавучих кранів (виконання вантажопідйомних операцій і плавання з можливим перевезенням вантажів на палубі і/або в трюмі) встановлюються Регістром у кожному випадку.

2.2.5.2 Передбачені в **2.2.5.1** обмеження визначають допустимі умови експлуатації судна, обумовлені його остійністю та міцністю, що вказуються у Класифікаційному свідоцтві і в Свідоцтві про придатність судна до плавання (якщо видається за дорученням Адміністрації Держави прапору).

2.2.5.3 Конкретні обмеження щодо району та умов плавання в морі суднам зі знаками обмеження району плавання **R3-S** і **R3-RS** встановлюються у вигляді географічної назви басейнів або їх частин із зазначенням у необхідних випадках географічної межі району плавання всередині басейну, обмежень щодо віддалення від місця укриття та обмежень експлуатації календарними строками, або у вигляді вказування рейсу між кінцевими портами. При цьому для встановлення обмежень, що враховують вітрохвильові режими морських басейнів, використовуються дані табл. 2.2.5.3-1 або дані з наданих Регістру обґрунтувань можливості експлуатації судна у визначеному районі або рейсі, виконаних за схваленою Регістром методикою, у тому числі, у випадку встановлення для судна більшого, чим зазначене в **2.2.5.1.4**, обмеження умов плавання.

Для суден з цими знаками обмеження району плавання, за узгодженням з Регістром, може бути призначене спеціальне обмеження по висоті хвилі 3% забезпеченості в межах $3,5\text{м} > h_{3\%} > 2,0\text{м}$ із зазначенням після знаку встановленої висоти хвилі, наприклад: **R3-S(3,0)**, **R3-RS(2,5)**.

Таблиця 2.2.5.3-1 Географічні та сезонні обмеження плавання

Найменування басейну	Географічні обмеження	Пора року
1	2	3
Азовське море	Без обмежень	Протягом всього року
Чорне море	20-мильна прибережна зона вздовж східного, північного та західного узбережжя від порту Батумі до протоки Босфор	Протягом всього року
Мармурове море	Без обмежень від протоки Босфор до протоки Дарданелли	Протягом всього року
Егейське море	Від протоки Дарданелли до проток Карпатос та Кітіра на північ від паралелі 36° пн. ш. Перехід в Іонічне море через затоку Саронікос, Корінфський канал, Корінфську затоку, затоку Патраїкос	Протягом всього року
Іонічне море	Корінфська затока; затока Патраїкос; 20-мильна прибережна зона від затоки Патраїкос до протоки Отранто; протока Отранто	Протягом всього року
Адріатичне море	На південь від паралелі 42° пн. ш. 20-мильна прибережна зона вздовж східного та західного узбережжя; перетин моря в протоці Отранто в районі порту Бріндізі (порт Барі) - порт Бар і в районі мис Сан-Франческо – острів Ластово. На північ від паралелі 42° пн. ш. 40-мильна прибережна зона вздовж східного узбережжя з можливістю заходу в порти західного узбережжя	Протягом всього року
Східна частина Середземного моря	20-мильна прибережна зона вздовж східного узбережжя від протоки Родос до портів Ізраїлю із заходженням до портів острова Кіпр	Квітень-листопад
Середземне море	Від протоки Родос в 20-мильній прибережній зоні до портів Ізраїлю із заходженням до портів острова Кіпр	Березень – листопад
Балтійське море	Без обмежень, включаючи Ботнічну, Фінську та Ризьку затоки; протоки Зунд, Великий Бельт та Малий Бельт, Каттегат на південь від паралелі 57°45' пн. ш.	Протягом всього року
Перська затока (Аравійське море)	Східна частина – від Ормузької протоки до меридіану 54° с.д.; центральна частина – прибережна зона вздовж західного узбережжя в районі, обмеженому меридіаном 54° с.д., паралеллю 28°59' пн.ш. та лінією, що з'єднує острови Абу-Муса, Халуль, Ель-Харкус, Файлака; північна частина – від паралелі 28°59' пн. ш.	Протягом всього року

¹ Географічні та сезонні обмеження для плавання в Балтійському, Білому, Карському, Каспійському, Охотському, Північному, Східно-Сибірському і Японському морях та морі Лаптевих встановлюються Регістром на прохання проєктанта/судновласника окремо.

2.2.5.4 Для пасажирських морських суден, які здійснюють внутрішні рейси, згідно зі статтею 4 пункт 2 Директиви 2009/45/ЄС кожна Держава прапору повинна створити та оновлювати, у разі необхідності, перелік морських районів, що відносяться до її юрисдикції, обмежуючи зони для цілорічної експлуатації та, де це доцільно, зони з обмеженнями періоду року експлуатації класів суден, застосовуючи критерії для обмеження районів, викладені в 2.2.5.1.5. На основі указанного переліку морських районів встановлюються обмеження районів і умов плавання конкретного судна залежно від знаку по 2.2.5.1.5.

Міністерством інфраструктури України наказом від 07.08.2018 року №362 встановлений «Перелік морських обмежувальних зон у межах юрисдикції України» з використанням критеріїв класів, які викладені у частині першій статті 4 Директиви Європейського Парламенту та Ради 2009/45/ЄС від 06 травня 2009 року, стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден.

Називаним Переліком встановлені обмежувальні зони, для українських пасажирських морських та змішаного (море-ріка) плавання суден, що здійснюють внутрішні рейси, а саме:

- для знаків **B-R3-S** та **B-R3-RS** – обмежувальна зона в українських водах Чорного та Азовського морів в акваторії завширшки 20 миль від лінії берега, яка обмежена точками з координатами згідно з пунктом 1 «Переліку морських обмежувальних зон у межах юрисдикції України» додатка до наказу Мінінфраструктури України від 07.08.2018 року №362 (див. наказ та Повідомлення мореплавцям);

- для знаків **C-R3-S** та **C-R3-RS** – обмежувальна зона в українських водах Чорного та Азовського

морів в акваторії завширшки 5 миль від лінії берега, яка обмежена точками з координатами згідно з пунктом 2 «Переліку морських обмежувальних зон у межах юрисдикції України» додатка до наказу Мінінфраструктури України від 07.08.2018 року №362, в районах моря, на відстані від місця-укриття/порту-укриття та сезонний період обмеження згідно з пунктом 2 зазначеного Переліку (див. наказ та Повідомлення мореплавцям);

- для знаків **D-R3-S** та **D-R3-RS** – обмежувальні зони в українських водах Чорного та Азовського морів в географічних районах з координатами згідно з пунктом 3 «Переліку морських обмежувальних зон у межах юрисдикції України» додатка до наказу Мінінфраструктури України від 07.08.2018 року №362, на відстані від порту-укриття та берегової лінії та в сезонний період обмеження згідно з пунктом 3 зазначеного Переліку (див. наказ та Повідомлення мореплавцям).

2.2.5.5 Знаки обмеження району і умов плавання суден змішаного (ріка-море) плавання.

2.2.5.5.1 Для суден змішаного (ріка-море) плавання, котрі класифікуються згідно з Правилами СЗП, до основного символу класу додається знак **B-R4-RS**, який вказує, що допускається експлуатація судна в каботажних рейсах в морських районах плавання указаних в таблицях 2.2.5.5.3-2, 2.2.5.5.3-4 і 2.2.5.5.3-6 і у всіх зонах Європейських внутрішніх водних шляхів для суден внутрішнього плавання, наведених у **2.2.5.6.2.4** цієї частини Правил.

Для суден, які відповідають додатковим вимогам до суден, що здійснюють міжнародні рейси в (з) морський порт, розташований за межами України, відповідно до **1.3.2.4** (з врахуванням **1.3.2.2**), до основного символу класу додається знак **R4-RS** (без знаку **B**, котрий вказує на здійснення тільки каботажних рейсів в Чорному й Азовському морях), який вказує, що допускається експлуатація судна в міжнародних рейсах в морських районах плавання указаних в таблицях 2.2.5.5.3-1, 2.2.5.5.3-3 і 2.2.5.5.3-5.

2.2.5.5.2 У символі класу після знаків **RS** додається один з відповідних знаків обмеження умов плавання, залежно від відповідності судна вимогам, установленим Правилами СЗП для основного району експлуатації судна й вітрохвильових режимів басейнів районів експлуатації судна:

3,0 – судно відповідає вимогам по експлуатації на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 3,0м. Морські райони експлуатації й сезонні обмеження наведені в таблицях 2.2.5.5.3-1 і 2.2.5.5.3-2.

Райони плавання судна змішаного (ріка-море) плавання з цим знаком обмеження умов плавання **3,0** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 ЄЕК ООН зоні **RS3,0** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 3,0м і встановлення географічних і сезонних обмежень, указаних в таблицях 2.2.5.5.3-1 і 2.2.5.5.3-2;

2,5 – судно відповідає вимогам по експлуатації на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,5м. Морські райони експлуатації й сезонні обмеження наведені в таблиці 2.2.5.5.3-3 і 2.2.5.5.3-4;

2,0 – судно відповідає вимогам по експлуатації на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,0м. Морські райони експлуатації й сезонних обмежень наведені в таблиці 2.2.5.5.3-5 і 2.2.5.5.3-6.

Райони плавання судна змішаного (ріка-море) плавання з цим знаком обмеження умов плавання **2,0** відповідають згідно з главою 20В Резолюції №61 ЄЕК ООН зоні **RS 2,0** при встановленому обмеженні плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,0м і встановлення географічних і сезонних обмежень, указаних в таблицях 2.2.5.5.3-5 і 2.2.5.5.3-6.

2.2.5.5.3 Райони експлуатації

Правила СЗП передбачають експлуатацію суден змішаного (ріка-море) плавання на Європейських внутрішніх водних шляхах у Зоні 1 судноплавства й Зонах більш низьких розрядів незалежно від класу судна, встановленого згідно з вимогами Правил СЗП.

Експлуатація суден змішаного (ріка-море) плавання у внутрішніх морях може здійснюватися відповідно до класу судна й установлених районів і сезонних обмежень у нижче указаних морських районах **при віддаленні від місця укриття не більше 50 миль (див. Інформацію про місця укриття). Віддалення від місця укриття може бути збільшене в закритих морях до 100 миль для конкретного рейсу при наявності сприятливого прогнозу погоди, що підтверджує відсутність перевищення встановлених для судна обмежень умов плавання, на весь час переходу судна між місцями укриття з врахуванням впливу прогнозних хвилювання моря та напрямку вітру на швидкість судна і характеристик місця (місць) укриття для судна за маршрутом його рейсу залежно від напрямків вітру. За маршрутом рейсу в районі плавання судно не повинно**

віддалятися за межі зони дії берегових УКХ/ЦВВ-радіоустановок при складі радіобладнання судна для району А1 або /за межі зони дії берегових ПХ/ЦВВ-радіоустановок при складі радіобладнання судна для району А1 і А2 (виділене жирним шрифтом записується в постійні обмеження судна, що не має більшого, чим зазначене в 2.2.5.5.2 відповідно знаку, обмеження умов плавання). У випадку встановлення для судна більшого (меншого за значенням), чим зазначене в 2.2.5.5.2 відповідно знаку, обмеження умов плавання, Регістром встановлюються додаткові сезонні та/чи географічні обмеження районів плавання на підставі наданого судновласником і схваленого Регістром обґрунтування.

Морські райони для суден зі знаком **R4-RS3,0**, у яких допускається їх плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 3,0м, а також сезонні обмеження наведені в таблиці 2.2.5.5.3-1.

Таблиця 2.2.5.5.3-1 Морські райони для суден зі знаком R4-RS3,0

Моря й райони	Географічні границі басейну	Сезонні обмеження	Інші обмеження
Азовське море	Без обмежень		
Керченська протока	Без обмежень		
Чорне море	20-мильна прибережна зона уздовж північного й західного узбережжя від п. Севастополь до Сулінського гирла р. Дунай	Без обмежень	Тільки для самохідних вантажних суден
	10-мильна прибережна зона навколо Кримського п-ова від Керченської протоки до п. Севастополь	Квітень-вересень	
	20-мильна прибережна зона уздовж східного узбережжя від Керченської протоки до п. Новоросійськ	Без обмежень	
	20-мильна прибережна зона уздовж північного й західного узбережжя від Сулінського гирла р. Дунай до п. Бургас	Без обмежень	
	20-мильна прибережна зона уздовж південного узбережжя від п. Бургас до п. Зонгулдак	Квітень-жовтень	
Пр. Босфор	Без обмежень		
Мармурове море	Без обмежень від протоки Босфор до протоки Дарданелли	Без обмежень	
Морські райони, указані в таблицях 2.2.5.5.3- 3 і 2.2.5.5.3- 5.			

Морські райони для суден зі знаком **B-R4-RS3,0**, у яких допускається їх плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 3,0м, а також сезонні обмеження наведені в таблиці 2.2.5.5.3-2.

Таблиця 2.2.5.5.3-2 Морські райони для суден зі знаком B-R4-RS3,0

Моря й райони	Географічні границі басейну	Сезонні обмеження	Інші обмеження
Азовське море	Територіальні води України		
Керченська протока	Територіальні води України		
Чорне море	20-мильна прибережна зона уздовж північного й західного узбережжя від п. Севастополь до Старостамбульського гирла* р. Дунай	Без обмежень	
	10-мильна прибережна зона навколо Кримського п-ова від Керченської протоки до п. Севастополь	Квітень-вересень	
* Для суден, що мають документи для заходу по Сулінському гирлу та плавання на р. Дунай, географічні обмеження встановлюються до Сулінського гирла.			

Морські райони для суден зі знаком **R4-RS2,5**, у яких допускається їх плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,5м, а також сезонні обмеження наведені в таблиці 2.2.5.5.3-3.

Таблиця 2.2.5.5.3-3 Морські райони для суден зі знаком R4-RS2,5

Морські райони	Географічні границі басейну	Сезонні обмеження	Інші обмеження
Азовське море	Без обмежень	Березень - листопад	
Керченська протока	На північ від лінії, що проходить через краї коси Тузла	Березень - листопад	
	На південь від лінії, що проходить через краї коси Тузла, до лінії, що з'єднує мис Такіль, якірну стоянку з координатами 45°05'30" пн.ш., 36°33'30" с.д., 45°05'30" пн.ш., 36°35'30" с.д. і мис Панагія	Квітень - 20 листопада Березень, 21-30 листопада	Тільки для самохідних вантажних суден при $h_{3\%} \leq 2,0\text{м}$
Чорне море	10-мильна прибережна зона від Керченської протоки до п. Новоросійськ	Квітень - жовтень	
	Прибережна зона між лініями, що з'єднують точку з координатами 45°05'30" пн.ш., 36°35'30" с.д. з мисом Панагія та мисом Железний Рог	Березень, листопад	Тільки для самохідних вантажних суден при $h_{3\%} \leq 2,0\text{м}$
	10-мильна прибережна зона навколо Кримського п-ова від Керченської протоки до паралелі 45° пн.ш. зі сторони західного узбережжя Кримського півострова	Квітень - вересень	
	20-мильна прибережна зона в північно-західній частині північніше 45° пн.ш. від Каламитської затоки до п. Чорноморськ	Квітень - жовтень	
	10-мильна прибережна зона від п. Чорноморськ до Сулінського гирла	Квітень - жовтень	
	20-мильна прибережна зона уздовж західного узбережжя від Сулінського гирла до п. Бургас	Квітень - жовтень	Тільки для самохідних вантажних суден
Морські райони, зазначені в таблиці 2.2.5.5.3-5.			Немає

Морські райони для суден зі знаком **B-R4-RS2,5**, у яких допускається їх плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,5м, а також сезонні обмеження наведені в таблиці 2.2.5.5.3-4.

Таблиця 2.2.5.5.3-4 Морські райони для суден зі знаком **B-R4-RS2,5**

Моря й райони	Географічні границі басейну	Сезонні обмеження	Інші обмеження
Азовське море	Територіальні води України	Березень — листопад	
Керченська протока	На північ від лінії, що проходить через краї коси Тузла	Березень — листопад	
	На південь від лінії, що проходить через краї коси Тузла, до лінії, що з'єднує мис Такіль, якірну стоянку з координатами 45°05'30" пн.ш., 36°33'30" с.д., 45°05'30" пн.ш., 36°35'30" с.д. і мис Панагія	Квітень - 20 листопада Березень, 21-30 листопада	Тільки для самохідних вантажних суден при $h_{3\%} \leq 2,0\text{м}$
Чорне море	10-мильна прибережна зона навколо Кримського п-ова від Керченської протоки до паралелі 45° пн.ш. зі сторони західного узбережжя Кримського півострова	Квітень-вересень	
	20-мильна прибережна зона в північно-західній частині північніше 45° пн.ш. від Каламитської затоки до п. Чорноморськ	Квітень — жовтень	
	10-мильна прибережна зона від п. Чорноморськ до Старостамбульського гирла* р. Дунай	Квітень — жовтень	
* Для суден, що мають документи для заходу по Сулінському гирлу та плавання на р. Дунай, географічні обмеження встановлюються до Сулінського гирла.			

Морські райони для суден зі знаком **R4-RS2,0**, у яких допускається їх плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,0м, а також сезонні обмеження наведені в таблиці 2.2.5.5.3-5.

Таблиця 2.2.5.5.3-5 Морські райони для суден зі знаком **R4-RS2,0**

Моря й райони	Географічні границі басейну	Сезонні обмеження	Інші обмеження
Азовське море	Таганрозька затока до лінії коса Довга – коса Бердянська – п. Бердянськ і 20-мильна прибережна зона уздовж східного узбережжя до паралелі 45°21' пн.ш.	Березень — листопад	
	20-мильна прибережна зона уздовж північно-західного узбережжя від п. Бердянськ до п. Генічеськ	Березень — листопад	
	20-мильна прибережна зона уздовж південно-західного й південного узбережжя від п. Генічеськ до Керченської протоки	Березень — жовтень	
Керченська протока	На північ від лінії, що проходить через краї коси Тузла	Березень-листопад	
	На південь від лінії, що проходить через краї коси Тузла, до лінії, що з'єднує мис Такіль, якірну стоянку з координатами 45°06' пн.ш., 36°33' с.д., і мис Панагія	Квітень - 20 листопада	При $h_{3\%}$ до 1,5м
Чорне море	5-мильна прибережна зона уздовж північно-західного узбережжя від п. Одеса до Сулінського гирла р. Дунай	Березень — жовтень	
	5-мильна прибережна зона уздовж північного узбережжя від п. Одеса до п. Скадовськ	Березень — листопад	

Морські райони для суден зі знаком **B-R4-RS2,0**, у яких допускається їх плавання на хвилюванні з висотою хвилі 3%-ї забезпеченості до 2,0м, а також сезонні обмеження наведені в таблиці 2.2.5.5.3-6.

Таблиця 2.2.5.5.3-6 Морські райони для суден зі знаком B-R4-RS2,0

Моря й райони	Географічні границі басейну	Сезонні обмеження	Інші обмеження
Азовське море	Таганрозька затока до лінії коса Довга – коса Бердянська – п. Бердянськ	Березень — листопад	
	20-мильна прибережна зона уздовж північно-західного узбережжя від п. Бердянськ до п. Генічеськ	Березень — листопад	
	20-мильна прибережна зона уздовж південно-західного й південного узбережжя від п. Генічеськ до Керченської протоки	Березень — жовтень	
Керченська протока	На північ від лінії, що проходить через краї коси Тузла	Березень-листопад	
	На південь від лінії, що проходить через краї коси Тузла, до лінії, що з'єднує мис Такіль, якірну стоянку з координатами 45°06'пн.ш., 36°33'с.д., і мис Панагія	Квітень – 20 листопада	При h _{3%} до 1,5м
Чорне море	5-мильна прибережна зона уздовж північно-західного узбережжя від п. Одеса до Сулінського гирла* р. Дунай	Березень — жовтень	
	5-мильна прибережна зона уздовж північного узбережжя від п. Одеса до п. Скадовськ	Березень — листопад	

* Для суден, що мають документи для заходу по Сулінському гирлу та плавання на р. Дунай; для суден, що не мають цих документів географічні обмеження встановлюються до Старостамбульського гирла.

2.2.5.6 Знаки району плавання і зони плавання суден внутрішнього плавання.

2.2.5.6.1 Знаки району плавання.

Залежно від відповідності судна вимогам, встановленим Правилами СВП для основного району експлуатації судна, до основного символу класу додається один із відповідних знаків району плавання по внутрішніх водних шляхах:

B1 – судно відповідає вимогам по експлуатації в Зоні **1**, а також може експлуатуватися в Зонах **2**, **3** і **4**;

B2 – судно відповідає вимогам по експлуатації в Зоні **2**, а також може експлуатуватися в Зонах **3** і **4**;

B3 – судно відповідає вимогам по експлуатації в Зоні **3**, а також може експлуатуватися в Зоні **4**;

B4 – судно відповідає вимогам по експлуатації в Зоні **4**

і додатково до цих знаків знак **R** – судно має Свідоцтво згідно з Конвенцією судноплавства на Рейні.

2.2.5.6.2 Зони судноплавства.

2.2.5.6.2.1 Поділ внутрішніх водних шляхів на зони судноплавства **1**, **2**, **3** і **4** (див. 2.2.5.6.2.4) проведено у відповідності з наступними положеннями:

.1 Зона судноплавства визначається максимальною висотою хвиль 5-відсоткової забезпеченості:

Зона **1** - хвилі висотою до 2,0м;

Зона **2** - хвилі висотою до 1,2м ;

Зона **3** - хвилі висотою до 0,6м;

Зона **4** - хвилі висотою до 0,3м.

.2 Зона **R** - водні шляхи, перераховані в .1, для яких потрібна видача Свідоцтва у відповідності зі статтею 22 переглянутої Конвенції судноплавства на Рейні згідно з редакцією цієї статті від 6 жовтня 2016 року.

2.2.5.6.2.2 Клас судна, що постійно експлуатується у визначеній Зоні, повинний відповідати і бути не нижче відповідної Зони.

2.2.5.6.2.3 Можливість експлуатації суден у зонах, що відповідають більш високому класу, а також можливість і умови разових переходів суден через зони більш високого класу, повинна бути

підтверджена наданням необхідних обґрунтувань і розрахунків на розгляд і схвалення Регістром, з врахуванням: тривалості експлуатації судна в зоні більш високого класу, тривалості переходу, класу і типу судна, його технічного стану, відповідності обладнання і конструкції вимогам Правил.

В обґрунтованих випадках Регістр може вимагати від судновласника представлення додаткових обґрунтувань і заходів, що гарантують безпеку експлуатації суден у зонах відповідних більш високому класу.

2.2.5.6.2.4 Зони судноплавства

Перелік європейських внутрішніх водних шляхів, географічно розділених на зони **1, 2, 3 і 4**, наведений у Доповненні I Рекомендацій, прикладених до Резолюції №61 ЕЭК ООН з поправками та Додатку I до Директиви Європейського Парламенту й Ради (EU) 2016/1629. У цьому підпункті наведені тільки відповідні зони внутрішніх водних шляхів України.

ЗОНА 1

УКРАЇНА

Дніпровсько-Бузький лиман: до порту Очаків.

Південний Буг: нижче Миколаївського морського порту.

Каховське водосховище: від греблі Каховської ГЕС до села Біленьке (273 річковий км). (потребує додаткового підтвердження).

Кременчуцьке водосховище: від греблі Кременчуцької ГЕС до села Топилівка (626 річковий км).

ЗОНА 2

УКРАЇНА

Дніпро: нижче порту Київ (861 річковий км), Канівське водосховище вище міста Українка (820 річковий км) і ділянка від відмітки 943 річковий км до недіючої пристані Теремці (951,5 річковий км).

Прип'ять: нижче недіючої пристані Видумка (11,5 річковий км) до гирла.

Південний Буг: від села Тернувате (96 річковий км) до Миколаївського морського порту.

Дністровський лиман.

Дністровське водосховище: від греблі до села Дністрівка (60 км від греблі).

Каховське водосховище: вище села Біленьке (273 річковий км). (потребує додаткового підтвердження).

Дніпровське водосховище.

Кременчуцьке водосховище: вище села Топилівка (626 річковий км).

Кам'янське водосховище.

Канівське водосховище: від греблі Канівської ГЕС до міста Українка (820 річковий км).

Київське водосховище.

Печенізьке водосховище.

Червонооскільське водосховище.

Бурштинське водосховище.

Озеро Світязь.

ЗОНА 3

УКРАЇНА

Дніпро: вище недіючої пристані Теремці (951,5 річковий км), ділянка від порту Київ (861 річковий км) до греблі Київської ГЕС і рукав Старий Дніпро (за островом Хортиця).

Прип'ять: вище недіючої пристані Видумка (11,5 річковий км).

Десна та інші судноплавні притоки Дніпра.

Південний Буг: вище села Тернувате (96 річковий км).

Дністер, вище села Устя (190км від греблі).

Дунай.

Ладизинське водосховище.

Дністровське водосховище, від села Дністрівка (60км від греблі) до села Устя (190км від греблі).

Інші судноплавні річкові водні шляхи, не віднесені до зон **1** і **2**, згідно з постановою КМ України від 09.02.2022 р. №136 «Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних».

ЗОНА 4

УКРАЇНА

Всі інші (несудноплавні) внутрішні водні шляхи, не віднесені до зон **1**, **2** і **3**.

2.2.5.6.2.5 Зони з морським режимом судноплавства

На частині указаних в **2.2.5.6.2.4** зон судноплавства адміністраціями країн встановлюються гирлові ділянки з морським режимом судноплавства.

В Україні такими ділянками є:

ЗОНА 1

Ріка Південний Буг від Миколаївського морського порту до гирла.

Дніпровсько-Бузький лиман: до порту Очаків.

ЗОНА 2

Ріка Дніпро від п. Херсон (Херсонський консервний завод) до гирла.

Ріка Південний Буг від паралелі 46°59'8", що проходить на схід від с. Варварівка до Миколаївського морського порту.

ЗОНА 3

Ріка Дунай.

2.2.5.7 Знаки району і обмежень плавання малих суден

2.2.5.7.1 Знаки району плавання суден

Морський район плавання, див. **2.2.5.7.2.1** – у символі класу позначають знаком **М**.

Прибережний район плавання - у символі класу позначають знаком **П**, який указується у складі знаків **ПМ**, **ПР** або **ПЗ**. При цьому район плавання тільки у прибережній зоні моря позначають знаком **ПМ**, а район плавання тільки по внутрішніх водних шляхах (див. **2.2.5.6.2.4**) - знаком **ПР**.

Прибережний змішаний район плавання (як в морі, так і по внутрішніх водних шляхах) - у символі класу позначають знаком **ПЗ**.

2.2.5.7.2 Знаки обмежень плавання

Знаки обмежень плавання вказуються в символі класу при введенні додаткових обмежень по вітрохвильовому режиму плавання, сезонному району та віддаленості від місця-укриття або берега.

2.2.5.7.2.1 Знаки обмежень плавання в морському районі

Необмежений морський район плавання – знак обмеження плавання в символ класу не записують.

1-й і 2-й морські райони плавання – у символі класу позначають відповідно знаками **R1** і **R2**.

Характеристики морських районів плавання викладені в **2.2.5.7.3**.

2.2.5.7.2.2 Знаки обмежень плавання в прибережному і прибережному змішаному районах

прибережний 1 район плавання - у символі класу позначають арабською цифрою **1**. Для цього прибережного району в символі класу може бути додатково зазначене обмеження по висоті хвилі, яке вказують у дужках після знаку зони, наприклад **(4,0)**. Обмеження по висоті хвилі записують у символ класу у випадку, якщо судну дозволене плавання на хвилюванні з висотою хвиль 3% забезпеченості менше 6,0м; однак не може бути призначена висота хвиль 3% забезпеченості менше 3,5м.

прибережний 2 або 3 або 4 або 5 район плавання - у символі класу позначають відповідно арабською цифрою 2 або 3 або 4 або 5.

Характеристики прибережних районів плавання викладені в **2.2.5.7.3**.

2.2.5.7.3. Райони плавання

2.2.5.7.3.1 Загальні положення

.1 Морські райони плавання і їхні характеристики прийняті відповідно до **2.2.5.1** з урахуванням прийнятого в **1.3.4.13.2** цієї частини Правил.

.2 Для прибережного плавання в морях, на внутрішніх водних шляхах, а також на акваторіях і водоймах, що не відносяться до водних шляхів, з урахуванням прийнятого в **1.3.4.13.2** встановлені райони **1, 2, 3, 4 і 5** (див. **2.2.5.7.3.3**) відповідно до наступних положень:

.2.1 Районам прибережного плавання встановлені характеристики залежно від впливу вітру і утворенню характерного хвилювання.

При цьому розглядаються акваторії, що розцінюються як глибоководні стосовно висоти хвиль (глибина акваторії більше 10-15-кратної висоти хвиль), на яких не спостерігається утворення руйнуючих і зустрічних (товкотнеча) хвиль.

1-й прибережний район розглядається при впливі вітру з боку відкритої акваторії, тобто не захищеної берегом.

Прибережні райони **2 ÷ 5** розглядаються при впливі вітру з боку берега на відкриту акваторію, або при впливі вітру на акваторію, захищену близько розташованими берегами;

.2.2 Вітрохвильова характеристика районів прибережного плавання прийнята на підставі призначення обмежень для плавання на відкритих акваторіях і характеристик можливого хвилювання на обмежених захищених акваторіях.

Район визначається максимально дозволеним для судна або плавзасобу віддаленням від берегової лінії і місць укриття, з обмеженням плавання по вітру і хвилюванню, включаючи хвилювання від судноплавства;

.2.3 Поділ внутрішніх водних шляхів на зони судноплавства **1, 2, 3 і 4** прийнятий відповідно до **2.2.5.6.2.1** цієї частини Правил;

.2.4 Для прибережного **1** району плавання характеристика хвилювання прийнята по оцінці хвиль 3%-ї забезпеченості, як це прийнято в **2.2.5.1** цієї частини Правил;

.2.5 Для прибережних **2 ÷ 5** районів плавання характеристика хвилювання прийнята по оцінці хвиль 5%-ї забезпеченості, як це прийнято в **2.2.5.6.2** цієї частини для внутрішніх водних шляхів.

.3 Клас судна, яке постійно експлуатується в басейні даної категорії (зони) або певному районі плавання, повинен бути не нижче розряду цього басейну або умов району плавання.

.4 Можливість експлуатації суден у районах, що відповідають більш високому класу, а також можливість і умови разових переходів суден через райони більш високого класу, повинні бути підтверджені необхідними розрахунками, за методикою, погодженою із Регістром, з урахуванням: сезону, часу доби і тривалості експлуатації судна в районі більш високого класу, тривалості переходу, класу і типу судна, його технічного стану, відповідності обладнання і конструкцій вимогам Правил М.

В обґрунтованих випадках Регістр може вимагати від судовласника представлення додаткових обґрунтувань і заходів, що гарантують безпеку експлуатації суден у районах, що відповідають більш високому класу.

2.2.5.7.3.2 Морські райони плавання

Необмежений район - плавання в океанах і морях без обмежень (типові висоти хвиль 3% забезпеченості до 10,0м і вітер до 10 балів).

Район R1 – плавання в океанах і морях при хвилюванні з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості не більше 8,5м і вітрі не більше 9 балів з віддаленням від місця укриття не більше 200 миль і допустимою відстанню між місцями укриття не більше 400 миль.

Район R2 – плавання в океанах і морях при хвилюванні з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості не більше 7,0м і вітрі не більше 8 балів з віддаленням від місця укриття не більше 100 миль і допустимою відстанню між місцями укриття не більше 200 миль.

2.2.5.7.3.3 Прибережні райони плавання

Прибережний 1 – прибережне плавання в морських районах при сприятливих погодних умовах при хвилюванні з висотою хвиль 3%-ї забезпеченості не більше 6,0м і вітрі не більше 8 балів з віддаленням від берегової лінії не більше 20 миль та віддаленням від місця укриття не більше 50 миль або без обмежень на внутрішніх водних шляхах в зонах **1, 2, 3 і 4**. Для цього району, за узгодженням з Регістром, може бути призначене спеціальне обмеження хвилювання по висоті хвиль 3%-ї забезпеченості в межах від 6,0м до 3,5м включно із зазначенням у формулі класу судна, як це викладено в **2.2.5.7.2.2** даної частини Правил.

Прибережний 2 - прибережне плавання при сприятливих погодних умовах при хвилюванні з висотою хвиль 5%-ї забезпеченості не більше 2,0м і вітрі не більше 6 балів з віддаленням від берегової лінії не більше 5 миль та віддаленням від місця укриття не більше 20 миль в межах морського узбережжя відкритих і внутрішніх морів, де судну може бути надана екстрена допомога, і на внутрішніх водних шляхах в зонах **1, 2, 3 і 4** без обмежень по віддаленню.

Прибережний 3 - прибережне плавання при сприятливих погодних умовах при хвилюванні з висотою хвиль 5%-ї забезпеченості не більше 1,2м і вітрі не більше 6 балів з віддаленням від берегової лінії не більше 1 миль та віддаленням від місця укриття не більше 5 миль в межах внутрішніх водних шляхів в зоні **1** або морського узбережжя, де судну може бути надана екстрена допомога, і без обмежень по віддаленню на внутрішніх водних шляхах в зонах **2, 3 і 4**.

Прибережний 4 - прибережне плавання при сприятливих погодних умовах при хвилюванні з висотою хвиль 5%-ї забезпеченості не більше 0,6м і вітрі не більше 6 балів з віддаленням від берегової лінії не більше 1 км для моторних, вітрильних і суден, що буксируються, і не більше 500м для інших суден в межах внутрішніх водних шляхів в зонах **1 і 2** або морського узбережжя, де судну може бути надана екстрена допомога, і без обмежень по віддаленню від берегової лінії на внутрішніх водних шляхах в зонах **3 і 4**.

Прибережний 5 - прибережне плавання при сприятливих погодних умовах при хвилюванні з висотою хвиль 5%-ї забезпеченості не більше 0,3м і вітрі не більше 4 балів з віддаленням від берегової лінії не більше 500м для моторних, вітрильних і суден, що буксируються, і не більше 200м для інших суден в межах внутрішніх водних шляхів в зонах **1, 2 і 3** або морського узбережжя, де судну може бути надана екстрена допомога, і без обмежень по віддаленню від берегової лінії на внутрішніх водних шляхах в зоні **4** і в захищених акваторіях в прибережній зоні внутрішніх морів та зон **1, 2 і 3** внутрішніх водних шляхів.

Примітки (до умов плавання в **5** прибережному районі):

1. Плавання поза межами указаних захищених акваторій й зони **4** допускається за умови виконання вимог **2.1.5** частини IV «Остійність, непотоплюваність і надводний борт» Правил М.

2. У районі можуть спостерігатися умови з випадковими хвилями максимальною висотою 0,5м, наприклад від суден, що проходять мимо.

2.2.6 Знаки автоматизації.

2.2.6.1 Морським і змішаного море-ріка та ріка-море плавання суднам і плавучим спорудам, устаткування автоматизації яких відповідає вимогам частини XV «Автоматизація» Правил МС, до основного символу класу додається один з наступних знаків автоматизації:

.1 AUT1 — якщо обсяг автоматизації дозволяє експлуатацію механічної установки без постійної присутності обслуговуючого персоналу в машинних приміщеннях і в центральному посту керування (ЦПК);

.2 AUT2 — якщо обсяг автоматизації дозволяє експлуатацію механічної установки одним оператором із ЦПК без постійної присутності обслуговуючого персоналу в машинних приміщеннях;

.3 AUT3 — якщо обсяг автоматизації дозволяє експлуатацію механічної установки судна з потужністю головних механізмів не більше 2250кВт без постійної присутності обслуговуючого персоналу в машинних приміщеннях і ЦПК;

.4 AUT1-C, AUT2-C чи AUT3-C — якщо автоматизація виконана із застосуванням комп'ютерів чи програмованих логічних контролерів (PLC), що відповідають вимогам розділу 7 частини XV «Автоматизація» Правил МС;

.5 AUT1-ICS, AUT2-ICS чи AUT3-ICS — якщо автоматизація виконана із застосуванням комп'ютерної інтегрованої системи керування і контролю, що відповідає вимогам розділу 7 частини XV «Автоматизація» Правил МС.

2.2.6.2 Суднам внутрішнього плавання, устаткування автоматизації яких відповідає вимогам частини X «Автоматизація» Правил СВП, до основного символу класу додається знак **AUT**.

Суднам внутрішнього плавання, обладнаним для експлуатації з мінімальним складом екіпажу відповідно до стандартів **S1** чи **S2** згідно з вимогами частини XVII «Спеціальні вимоги, застосовні до суден з мінімальним екіпажем» Правил СВП, до основного символу класу додається знак **S1** чи **S2**, який у поєднанні з вище указаним знаком позначається як **AUT-S1** чи **AUT-S2**.

2.2.6.3 Малим суднам, устаткування автоматизації яких відповідає вимогам частини VI «Автоматизація» Правил М, до основного символу класу додається знак **AUT**.

2.2.6.4 Знак автоматичної стабілізації.

Якщо на високошвидкісному судні встановлена система, що забезпечує автоматичну або напівавтоматичну стабілізацію судна в просторі, і судно без цієї системи не може рухатися в експлуатаційному режимі, до основного символу класу після знаків, указаних в **2.2.6.1 ÷ 2.2.6.3**, додається знак **stab**.

2.2.7 Знак управління одним вахтовим на ходовому містку.

Якщо навігаційне обладнання самохідного морського і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судна, встановлене на ходовому містку, відповідає вимогам частини V «Навігаційне обладнання» Правил щодо обладнання морських суден до самохідних суден, що керуються однією людиною на ходовому містку, то до основного символу класу додається знак **NAV-1**.

Якщо рульова рубка самохідного судна внутрішнього плавання спеціально обладнана для керування судном однією людиною з використанням радіолокаційної станції відповідно до розділу **3.2** частини XII «Навігаційне обладнання» Правил СВП, то до основного символу класу додається знак **NAV-1**.

2.2.8 Знак оснащення судна засобами боротьби з пожежами на інших суднах.

Якщо на морському судні або судні змішаного море-ріка або ріка-море плавання є додаткові системи, обладнання та забезпечення для боротьби з пожежами на інших суднах, бурових установках, плавучих і берегових спорудах і судно відносно цих засобів повністю відповідає відповідним вимогам Правил МС, то до основного символу класу судна додається знак **FF1WS, FF1, FF2WS, FF2, або FF3WS і FF3** залежно від ступеня оснащення судна цими засобами.

Ступінь оснащення судна засобами боротьби з пожежами на інших об'єктах визначається складом протипожежних систем та обладнання, приписаного в **5.1.2, 6.6** частини VI «Протипожежний захист» Правил МС, а також додатковим вимогам згідно **7.2.1.10 і 15.2.12** частини III, **3.13.1** частини IV і **7.1.10, 13.7.7** частини VIII Правил МС (за застосовністю) або в розділі **6** частини V «Протипожежний захист» Правил СЗП відповідно класу судна.

2.2.9 Знак наявності системи динамічного позиціонування.

Якщо морське судно або судно змішаного море-ріка та ріка-море плавання обладнане системою динамічного позиціонування, що відповідає вимогам розділу **8** частини XV «Автоматизація» Правил МС, то до основного символу класу судна додається один зі знаків **DP1, DP2** або **DP3** залежно від ступеня резервування системи динамічного позиціонування.

2.2.10 Знак наявності системи якірного позиціонування.

Якщо морське судно або судно змішаного море-ріка та ріка-море плавання обладнане системою якірного позиціонування, то до основного символу класу судна додається один зі знаків:

1 POSMOOR – якщо система якірного позиціонування відповідає вимогам **9.1 ÷ 9.3** частини XV «Автоматизація» Правил МС;

2 POSMOOR-TA – якщо система якірного позиціонування відповідає вимогам **9.1 ÷ 9.4** частини XV «Автоматизація» Правил МС з застосуванням підрулюючи пристроїв, що відповідають застосовним вимогам розділу **8** частини XV «Автоматизація» Правил МС.

2.2.11 Знак судна, призначеного для перевезення охолоджених вантажів.

Суднам, призначеним для перевезення або збереження охолоджених вантажів або продуктів лову в суднових вантажних приміщеннях і/або в термоізованих контейнерах з використанням наявної на судні холодильної установки, класифікованої відповідно до розділу **5** цієї частини Правил і яка відповідає вимогам частини XII «Холодильні установки» Правил МС, до основного символу класу додається знак **REF**.

Суднам, призначеним для перевезення або збереження охолоджених вантажів або продуктів лову в суднових вантажних приміщеннях і/або в термоізованих контейнерах, що використовують для підтримки необхідної температури некласифіковану холодильну установку, що відповідає відповідним вимогам частини XII «Холодильні установки» Правил МС, до основного символу класу додається знак (**REF**).

2.2.12 Знак наявності головної гребної/рушійної електричної установки.

Якщо морське і змішаного море-ріка та ріка-море та внутрішнього плавання судно обладнане головною гребною/рушійною електричною установкою, що відповідає вимогам розділу **17** частини XI «Електричне обладнання» Правил МС для морських та змішаного плавання суден і, для суден внутрішнього плавання, вимогам розділу **17** частини IX «Електричне обладнання» Правил СВП, то до основного символу класу судна додається знак **EPP**.

2.2.13 Знаки наявності засобів захисту від зледеніння.

Якщо морське судно має конструкцію та відповідне обладнання, що забезпечують ефективний захист судна від зледеніння, відповідно до вимог розділу **10** «Вимоги щодо обладнання суден засобами від зледеніння» частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил МС, до основного символу класу додається знак **DEICE**.

Додатковий знак **DEICE** може бути присвоєний судну в побудові і судну в експлуатації.

2.2.14 Знак придатності судна для перевезення небезпечних вантажів.

Якщо судно, залежно від застосованих для його класифікації Правил, відповідає вимогам підрозділу **7.2** частини VI «Протипожежний захист» Правил МС, підрозділу **7.3** частини V «Протипожежний захист» Правил СЗП або частини XIII «Судна для перевезення небезпечних вантажів» Правил СВП до основного символу класу додається знак **DG**, при цьому в дужках вказується спосіб перевезення небезпечного вантажу: (**bulk**) або (**pack**) (для суден, що не здійснюють міжнародні рейси - (**навалом**) або (**в упаковці**)).

Морським суднам, суднам змішаного (море-ріка) та (ріка-море) плавання, призначеним для перевезення опроміненого ядерного палива, плутонію і радіоактивних відходів високого рівня активності в упаковці, що відповідають вимогам **7.3** частини VI «Протипожежний захист» Правил МС або **7.4** частини V «Протипожежний захист» Правил СЗП відповідно до основного символу класу додається один з наступних знаків:

INF1 – для судна класу ОЯП1;

INF2 – для судна класу ОЯП2;

INF3 – для судна класу ОЯП3.

2.2.15 Знак наявності приладу контролю завантаження.

Якщо судно обладнане приладом контролю завантаження, що відповідає вимогам **1.4.8.4** і Додатка **2** частини II «Корпус» Правил МС, то до основного символу класу судна додається знак **LI**.

2.2.16 Знак наявності системи видачі парів вантажу.

Якщо морське і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судно обладнане системою видачі парів вантажу, що відповідає вимогам **9.9** частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил МС, або судно

внутрішнього плавання обладнане системою видачі парів вантажу, що відповідає вимогам 8.3 частини VII «Системи і трубопроводи» Правил СВП, то до основного символу класу судна додається знак **VCS**.

2.2.17 Знак наявності системи інертного газу.

Якщо морське і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судно обладнане системою інертного газу, що відповідає вимогам 9.16 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил МС, то до основного символу класу судна додається один з наступних знаків:

.1 IGS-IG – якщо, як джерело інертного газу, в системі використовується генератор інертних газів, що працює на основі спалювання палива, і при цьому виконуються вимоги 9.16.9 указаної частини Правил МС;

.2 IGS-NG – якщо, як джерело інертного газу, в системі використовується азотний генератор, і при цьому виконуються вимоги 9.16.12 указаної частини Правил МС;

.3 IGS-Pad - якщо система інертного газу призначена тільки для створення ізолюючого шару у вантажних танках і при цьому виконуються вимоги 9.16.11 указаної частини Правил МС. Цей знак може бути використаний для систем з подачею інертного газу з балонів, а також для систем з використанням генераторів інертних газів і азотних генераторів, якщо їхня продуктивність недостатня для присвоєння їм знаків **IGS-IG** або **IGS-NG**.

2.2.18 Знак наявності системи мийки сировою нафтою.

Якщо морське і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судно обладнане системою мийки сировою нафтою, що відповідає вимогам 9.12 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил МС, то до основного символу класу судна додається знак **COW**.

2.2.19 Знак наявності централізованої системи керування вантажними операціями.

Якщо морське і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судно обладнане постом керування вантажними операціями, що відповідає вимогам 3.2.11 частини VII «Механічні установки» Правил МС, то до основного символу класу судна додається знак **CCO**.

2.2.20 Знаки підвищеної екологічної безпеки.

Морським суднам, що задовольняють вимогам частини VII «Вимоги до обладнання суден на відповідність знакам **ECO** і **ECO-S** в символі класу» Правил запобігання забрудненню з суден, до основного символу класу додається один з наступних знаків:

.1 ECO - якщо судно відповідає вимогам з контролю й обмеженню експлуатаційних викидів і скидань, а також вимогам по запобіганню забруднення навколишнього середовища в аварійних випадках, наведеним в розділі 5 частини VII «Вимоги до обладнання суден на відповідність знакам **ECO** і **ECO-S** в символі класу» Правил запобігання забрудненню з суден;

.2 ECO-S - якщо судно відповідає додатковим вимогам по запобіганню забруднення, наведеним в розділі 6 частини VII «Вимоги до обладнання суден на відповідність знакам **ECO** і **ECO-S** в символі класу» Правил запобігання забрудненню з суден.

2.2.21 Знак наявності системи управління баластними водами.

Якщо морське і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судно здійснює керування баластними водами через заміну баласту в морі і відповідно має схвалений Регістром суднової План управління баластними водами (див. 1.4.13 частини IV «Остійність» Правил МС), а баластні системи судна задовольняють вимогам 8.7 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил МС, то до основного символу класу судна додається один з наступних знаків: **BWM (E-S)**, **BWM (E-F)**, **BWM (E-D)**, **BWM (E-SF)**, **BWM (E-SD)**, **BWM (E-FD)** або **BWM (E-SFD)**. **BWM** означає, що судно здійснює керування баластними водами; **E** означає, що як спосіб керування баластними водами вибрана заміна баласту в морі; **S** означає, що застосовується метод послідовного заміщення; **F** означає, що застосовується метод прокачування; **D** означає, що застосовується метод розбавлення; **SF**, **SD**, **FD** і **SFD** означають застосування комбінованого методу заміни баласту, що є сукупністю вищезазначених методів.

Примітка: Зазначені вище знаки не повинні застосовуватися до суден, кілі яких закладені або які перебували в подібній стадії побудови 8 вересня 2017р. або після цієї дати, відповідно до переглянутого правила В-3 Конвенції УБВ і можуть застосовуватися до суден, кілі яких закладені або які перебували у подібній стадії побудови до 8 вересня 2017р., і зберігаються у символі класу таких суден до дати, коли судно повинне відповідати правилу D-2 Конвенції УБВ, але не пізніше 8 вересня 2024 року.

Якщо морське і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судно має систему управління баластними водами, що задовольняє вимогам Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод і осадів і управління ними 2004 року з виконанням стандарту **D2** (шляхом обробки баластних вод) і має типові схвалення Адміністрації, і відповідно має План управління баластними водами, розроблений згідно з положеннями резолюції МЕРС.127(53), а баластні системи судна задовольняють вимогам **8.8** частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил МС, то до основного символу класу судна додається наступний знак: **BWM(T)**.

При цьому знак **BWM** означає, що судно здійснює керування баластними водами згідно до схваленого Плану управління баластними водами, який відповідає вимогам правила В-1 Конвенції УБВ, а **T** означає, що керування баластними водами здійснюється шляхом обробки баластних вод за допомогою схваленої СУБВ згідно з вимогами стандарту якості баластних вод, як указано в правилі **D-2** Конвенції УБВ.

2.2.22 Знаки обладнання судна стаціонарним водолазним комплексом.

Суднам, обладнаним стаціонарним водолазним комплексом, що задовольняє відповідним вимогам «Правил класифікації та побудови придатних для життя підводних апаратів, суднових водолазних комплексів і пасажирських підводних апаратів», до основного символу класу додається один з наступних знаків:

.1 SDS < 12 - якщо судно обладнане судновим водолазним комплексом, призначеним для роботи водолазів на глибинах менше 12м;

.2 SDS < 60 - якщо судно обладнане судновим водолазним комплексом, призначеним для роботи водолазів на глибинах менше 60м;

.3 SDS > 60 - якщо судно обладнане глибоководним судновим водолазним комплексом для роботи водолазів на глибинах 60м і більше.

2.2.23 Знак обладнання судна придатним для життя підводним апаратом.

Суднам, обладнаним придатним для життя підводним апаратом, що задовольняє відповідним вимогам «Правил класифікації та побудови придатних для життя підводних апаратів, суднових водолазних комплексів та пасажирських підводних апаратів», до основного символу класу додається знак **MS**.

2.2.24 Знаки обладнання судна для проведення вантажних операцій з морськими терміналами.

Нафтоналивним суднам, обладнаним для проведення вантажних операцій з морськими терміналами у відповідності з вимогами частини VIII «Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій у морі» Правил запобігання забрудненню з суден, до основного символу класу додається один з наступних знаків:

.1 BLS – SPM – якщо судно обладнане носовим вантажним пристроєм і відповідає вимогам по обладнанню нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій з морськими терміналами, наведеними в розділі **1** «Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій з морськими терміналами» у повному обсязі;

.2 BLS – якщо судно обладнане носовим вантажним пристроєм і відповідає вимогам по обладнанню нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій з морськими терміналами, у відповідності з положеннями, наведеними в **1.1.3** розділу **1** «Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій з морськими терміналами»;

.3 SPM – якщо судно не обладнане носовим вантажним пристроєм але відповідає положеннями, наведеними в **1.1.4** розділу **1** «Вимоги до обладнання нафтоналивних суден для проведення вантажних операцій з морськими терміналами».

2.2.25 Знаки обладнання судна пристроєм для гвинтокрилів.

Морським і змішаного море-ріка та ріка-море плавання суднам, обладнаним пристроєм для гвинтокрилів відповідно до вимог розділу 11 «Вимоги щодо обладнання суден пристроями для гвинтокрилів» частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил МС, до основного символу класу додається один з наступних знаків:

.1 **HELIDECK** – якщо судно обладнане палубою для гвинтокрилів і відповідає вимогам 11.1.2.1;

.2 **HELIDECK-F** – якщо судно обладнане засобами заправлення гвинтокрилів паливом і відповідає вимогам 11.1.2.2;

.3 **HELIDECK-H** – якщо судно обладнане ангаром і відповідає вимогам 11.1.2.3.

Додаткові знаки **HELIDECK**, **HELIDECK-F** чи **HELIDECK-H** можуть бути присвоєні судну в побудові і судну в експлуатації.

2.2.26 Знаки резервування пропульсивної установки.

Морським і змішаного море-ріка та ріка-море плавання суднам, на яких передбачене резервування пропульсивної установки відповідно до вимог розділу 2.7 «Вимоги щодо резервування пропульсивної установки» частини VII «Механічні установки» Правил МС, до основного символу класу додається один з наступних знаків: **RP-1**, **RP-1A**, **RP-1AS**, **RP-2** або **RP-2S**, залежно від ступеня резервування.

2.2.27 Знак обладнання судна для використання газу як палива.

Морським і змішаного море-ріка плавання суднам, обладнаним для використання газу, як палива, відповідно до вимог 1.1.3, включаючи розділ 2.10 «Загальні вимоги до конструкції суден, які використовують природний газ як паливо» частини VII «Механічні установки» Правил МС та вимоги інших частин Правил МС, зазначених в 1.1.3.1 ÷ 1.1.3.3 частини VII Правил МС, до основного символу класу додається знак **GFS** (gas fuelled ship).

Суднам змішаного ріка-море та внутрішнього плавання, обладнаним для використання газу, як палива, згідно з вимогами розділу 6.5 «Судна, обладнані для використання газу, як палива пропульсивної установки» частини V «Протипожежний захист» Правил СЗП та частини XV «Спеціальні вимоги, застосовні до суден, які використовують природний газ, як паливо» Правил СВП, відповідно, до основного символу класу додається знак **GFS** (gas fuelled ship).

2.2.28 Знак наявності системи моніторингу технічного стану механізмів і котлів.

Суднам, на яких реалізована система моніторингу технічного стану механізмів механічної установки та котельної установки, що відповідає вимогам розділів 11 і 12 відповідно частини VII «Механічні установки» Правил МС з уведенням/застосуванням на судні схеми планово-попереджувального технічного обслуговування механізмів, за бажанням судовласника до основного символу класу судна може додаватися відповідно знак **PMS** (Planned Maintenance Scheme for Machinery) і/або **BMS** (Boiler Monitoring System)

2.2.29 Знак можливості перевезення контейнерів міжнародного зразка.

Якщо судно, що не має в символі класу словесної характеристики **Container ship** – контейнеровоз, пристосоване для перевезення вантажу в контейнерах міжнародного зразка на палубі і/або у визначених трюмах, то до основного символу класу судна додається знак **CONT**, при цьому в дужках зазначається місце розташування контейнерів (**deck**) (**cargo hold (s) №...**) (для суден, що не здійснюють міжнародні рейси (**палуба**) (**трюм (и) №...**)).

2.2.30 Знак обладнання судна для забезпечення тривалої експлуатації при низьких температурах.

Суднам, обладнаним для забезпечення тривалої експлуатації при низьких температурах згідно з відповідними вимогами для таких суден Правил МС, Правил щодо обладнання морських суден та Правил щодо вантажопідіймальних пристроїв, за бажанням судовласника до основного символу класу додається знак **WINTERIZATION(DAT)**, де в дужках зазначається розрахункова зовнішня температура в градусах Цельсія, наприклад: **WINTERIZATION(-40)**.

Необхідними умовами для присвоєння додаткового знака **WINTERIZATION(DAT)** є наявність:

.1 знака полярного класу або балтійського льодового класу **IC...IA Super**, або льодового класу Регістра не нижче **Ice4**, або **Icebreaker** відповідно до 2.2.3. За бажанням судновласника додатковий знак **WINTERIZATION(DAT)** може бути присвоєно судну балтійського льодового класу **II** або льодового класу **Ice3** і нижче, при цьому обсяг виконання зазначених вимог визначається Регістром за погодженням із судновласником з урахуванням передбачуваних умов експлуатації судна і його конструктивних особливостей;

.2 знака наявності засобів захисту від зледеніння **DEICE** згідно з 2.2.13.

Додатковий знак **WINTERIZATION(DAT)** може бути присвоєний суднам в побудові та суднам в експлуатації.

2.2.31 Знак наявності системи швидкого доступу до комп'ютеризованих берегових центрів для розрахунків аварійної остійності і залишкової конструктивної міцності.

Якщо судно обладнане системою швидкого доступу до комп'ютеризованого берегового центру для розрахунків аварійної остійності і залишкової конструктивної міцності, то до основного символу класу може бути доданий додатковий знак **ERS**.

Система швидкого доступу до комп'ютеризованого берегового центру повинна відповідати вимогам 12.2.11 частини 2 «Технічна документація» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів.

2.2.32 Знак підтвердження втомної довговічності судна.

Якщо розрахунковий залишковий термін служби судна (утомна довговічність судна) перевищує 25 років, до основного символу класу може бути доданий додатковий знак **FTL (years)**, де в дужках вказується розрахунковий залишковий термін служби судна в діапазоні від 25 до 40 років (з кроком 5 років).

При виконанні перевірки прямим розрахунком із застосуванням спектрального методу до знаку **FTL (years)** додається знак **Spectral North Atlantic**.

2.2.33 Знак судна, експлуатація якого передбачає посадку на ґрунт.

Суднам, які експлуатуються в режимі **NAABSA (Not Always Afloat But Safely Aground)** / не завжди на плаву, але безпечно на ґрунті) з частковим або повним обсушенням корпусу в місцях, пристосованих до посадки суден на ґрунт і які відповідають вимогам 3.18 частини II «Корпус» Правил МС, за бажанням судновласника, до основного символу класу судна може бути доданий один з наступних знаків:

.1 **NAABSA1** - допускається часткове або повне обсушення підводної частини корпусу на рівних однорідних піщано-галькових або піщано-мулистих ґрунтах при відсутності поступального руху в закритих від хвилювання акваторіях;

.2 **NAABSA2** - на додаток до умов, що регламентуються для знака **NAABSA1**, допускається наявність поступального руху і ударного контакту носової частини днища з ґрунтом при обмежених параметрах хвилювання і хитавиці;

.3 **NAABSA3** - на додаток до умов, що регламентуються для знака **NAABSA2**, допускається обсушення в заданій точці на відстані від урізу води в заякореному стані в умовах хитавиці, супроводжуваної ударними контактами з ґрунтом в будь-якій точці днища.

2.2.34 Знак наявності системи моніторингу міцності і/або остійності судна.

Суднам, обладнаним автоматизованою системою моніторингу міцності і/або остійності судна (далі - **HMS**), що відповідає вимогам розділу 4 «Вимоги до суден, обладнаних системами моніторингу міцності і/або остійності судна» частини II «Корпус» Правил МС, за бажанням судновласника, до основного символу класу судна може бути доданий знак **HMS**. У дужках вказується інформація про комплектацію системи і її функціях як зазначено нижче:

.1 **HMS (STR)** - система призначена для моніторингу параметрів міцності;

.2 **HMS (STAB)** - система призначена для моніторингу параметрів остійності;

.3 **HMS (STR-STAB)** - система призначена для моніторингу параметрів міцності і остійності.

У разі наявності в системі моніторингу додаткових функцій додатковий знак має вигляд **HMS (...)** + ..., при цьому після дужок включаються такі позначення додаткових функцій:

.1 **BS** - наявність з'єднання з баластною, креновою і диферентною системами судна;

.2 C - наявність з'єднання з бортовим програмним забезпеченням для розрахунків міцності і остійності судна;

.3 DD - наявність одностороннього з'єднання, що забезпечує можливість передачі даних моніторингу на берег;

.4 DM - наявність двостороннього з'єднання, що забезпечує можливість передачі даних моніторингу на берег і управління системою моніторингу з берега;

.5 N - наявність з'єднання з прийомоіндикаторами GPS, лагом, ехолотом і відображення отриманих даних на дисплеї системи моніторингу;

.6 RPM - наявність з'єднання з судновою системою вимірювання і реєстрації швидкості обертання гребного (их) вала (ів);

.7 SI - наявність з'єднання з судновим радіолокаційним індикатором льодової обстановки з передачею даних про поточні параметри льодової обстановки, їх реєстрацією в базі даних і відображенням на дисплеї системи моніторингу;

.8 SW - наявність з'єднання з судновим гідрометеорологічним комплексом з передачею даних про поточні параметри хвилювання, їх реєстрацією в базі даних і відображенням на дисплеї системи моніторингу;

.9 TS - наявність з'єднання з судною системою вимірювання і реєстрацією крутного моменту на гребному (их) валу (ах);

.10 ThS - наявність з'єднання з судною системою вимірювання і реєстрацією зусилля уздовж поздовжньої осі гребного (их) вала (ів);

.11 TVS - наявність з'єднання з судною системою вимірювання і реєстрацією радіальних і поздовжніх вібропереміщень гребного (их) вала (ів);

.12 W - наявність з'єднання з судновим гідрометеорологічним комплексом з передачею даних про поточні швидкості і напрямки уявного і дійсного вітру та параметрах хвилювання і відображенням даних на дисплеї системи моніторингу.

2.2.35 Знак підготовленості судна до проведення огляду підводної частини корпусу судна на плаву.

Суднам, побудованим відповідно до вимог розділу 14 «Вимоги до суден на відповідність знаку IWS у символі класу» частини VII «Механічні установки» Правил МС, до основного символу класу може бути доданий знак IWS (in-water survey), який вказує на підготовленість судна до проведення огляду підводної частини корпусу судна на плаву.

Якщо на судні використовується метод модифікованого огляду валопроводу згідно з вимогами частини II «Періодичність і обсяги класифікаційних оглядів» Правил огляду суден (ПОС), до основного символу класу додається додатковий знак TMS (Tailshaft Modified Survey).».

2.2.36 Знак наявності на судні комбінованої (гібридної) пропульсивної установки.

Якщо судно обладнане комбінованою (гібридною) пропульсивною установкою, що відповідає вимогам розділу 26 «Спеціальні вимоги до комбінованих (гібридних) пропульсивних установок» частини XI «Електричне обладнання» Правил МС, то до основного символу класу судна додається знак CPS.

2.2.37 Знак наявності на судні гвинтостернових колонок (ГСК) у складі пропульсивної установки.

Якщо пропульсивна установка судна включає гвинтостернову колонку (ГСК) із заглибним поворотним гребним електродвигуном, то до основного символу класу судна додається знак A-Thruster(E).

Якщо пропульсивна установка судна включає гвинтостернову колонку (ГСК) з механічною передачею потужності на гребний гвинт, то до основного символу класу судна додається знак A-Thruster(M).

2.2.38 Знак пристосовування судна до тривалої експлуатації без постановки у док.

UWILD (underwater inspection in lieu of dry-docking) – знак, який призначається стоянковому судну (див. 1.2.1.1), спроектованому з урахуванням забезпечення можливості заміни оглядів підводної частини судна у доку оглядами на плаву з використанням підводного телебачення.

Для призначення знаку **UWILD** повинні бути виконані вимоги, викладені в розділі **15** частини VII «Механічні установки» Правил МС, за виключенням положень **15.3.1.3.6**.

Якщо на стоянковому судні зі знаком **UWILD** передбачена можливість проведення будь-яких видів технічного обслуговування і оглядів без переривання нормальної експлуатації стоянкового судна за основним призначенням, в основному символі класу судна після знаку **UWILD** доповнюється запис – **S** (передбачена проектом можливість під час проведення робіт по обслуговуванні донно-заборотної арматури для судна залишатися в експлуатації, а для систем і механізмів, які використовують тимчасово відключені одиниці донно-заборотної арматури, залишатися у працездатному стані з резервуванням відключених елементів систем заборотної води).

Для призначення судну знаку **UWILD-S** повинні бути виконані вимоги розділу **15** частини VII «Механічні установки» Правил МС, включаючи положення **15.3.1.3.6**».

2.2.39 Знак застосування на судні альтернативного методу зниження викидів оксидів сірки.

Якщо на судні як альтернативний метод зниження викидів оксидів сірки застосовується система очищення вихлопних газів із суднових установок спалювання рідкого палива, схвалена Регістром з урахуванням положень резолюції ІМО МЕРС.340(77), до основного символу класу додається знак **SOx Cleaning**.

2.2.40 Знак відповідності суднового дизельного двигуна вимогам стандарту Ярусу III (Tier III) відповідно до правила 13 Додатка VI Конвенції МАРПОЛ.

Якщо рівень викидів оксидів азоту із суднових дизельних двигунів відповідає стандарту **Ярусу III** відповідно до правила **13** Додатка VI до Конвенції МАРПОЛ (див. резолюцію МЕРС.328(76)), і це підтверджується Міжнародним свідоцтвом щодо запобігання забрудненню атмосфери двигуном (Свідоцтво ІАПП), то до основного символу класу судна додається знак **DE-Tier III**.

2.2.41 Знак підготовленості судна до переобладнання для використання газу як палива.

Морським і змішаного море-ріка плавання суднам, підготовлених до переобладнання для використання газу як палива, відповідно до вимог підрозділу **2.12** частини VII «Механічні установки» Правил МС, за бажанням судновласника до основного символу класу додається знак **GRS** (Gas Ready Ship) або один із наступних знаків **GRS-D**, **GRS-H**, **GRS-T**, **GRS-P**, **GRS-E** або, наприклад, **GRS-D-H-T**, в залежності від судна до переобладнання для переходу на газове паливо згідно **2.12.2.2** вищевказаної частини.

2.2.42 Знак обладнання судна для використання метанолу та етанолу як палива.

Морським і змішаного море-ріка плавання суднам, обладнаним для використання метанолу та етанолу як палива, відповідно до вимог **6.11** частини VI «Протипожежний захист», **2.13** частини VII «Механічні установки», **12.15**, **13.18** і **13.19** частини VIII «Системи і трубопроводи», **2.14** частини IX «Механізми», **7.28** і розділу **27** частини XI «Електричне обладнання» Правил МС, до основного символу класу додається знак **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** (Low Flashpoint Liquid Fueled Ship (Methanol) or (Ethanol)).

2.2.43 Знак огляду судна за розширеною програмою.

Знак (**ESP**) означає необхідність огляду певних типів судів за розширеною програмою відповідно до Міжнародного кодексу з розширеної програми перевірок під час оглядів навалювальних суден і нафтових танкерів 2011 року (Кодекс ПРО 2011 року (резолюція А.1049(27) з поправками)), (якщо застосовується), та частини V «Додаткові огляди суден залежно від їх призначення та перевезених вантажів» Правил огляду суден. До таких типів судів відносяться: навалювальні, нафтоналивні, комбіновані судна, рудовози, хімовози і навалювальні судна, що саморозвантажуються. Цей знак вказується у словесній характеристиці судна, як це передбачено у **2.2.60.1**.

2.2.44 Знак відповідності судна вимогам до остійності під час зледеніння.

2.2.44.1 Суднам, остійність яких перевірена при повній нормі зледеніння відповідно до вимог **2.4.3** і **2.4.4** частини IV «Остійність» Правил МС, до основного символу класу додається знак **IcingSTAB(full)**.

2.2.44.2 Суднам, остійність яких перевірена при зменшеній вдвічі нормі зледеніння відповідно до вимог **2.4.5** частини IV «Остійність» Правил МС, до основного символу класу додається знак **IcingSTAB(half)**.

2.2.45 Знаки, що підтверджують нанесення протикорозійних покриттів або використання альтернативних засобів захисту від корозії у суднових просторах (див. **6.5.1** частини XIII «Матеріали» Правил МС).

COAT (PSPC) — знак, який додається до основного символу класу суден усіх типів валової місткістю 500 і більше, а також навалювальних суден довжиною 150м і більше, на які поширюється правило II-1/3-2 СОЛАС-74 з урахуванням поправок, внесених резолюцією ІМО MSC.216(82), і на яких застосовано захисне покриття відповідно до резолюції ІМО MSC.215(82).

COAT (PSPC-COT) — знак, який додається до основного символу класу нафтоналивних суден дедвейтом 5000т і більше, що перевозять сиру нафту, на які поширюється правило II-1/3-11 СОЛАС-74 з урахуванням поправок, внесених резолюцією ІМО MSC. 291(87) і на яких застосовано захисне покриття відповідно до резолюції ІМО MSC.288(87).

CORRES - знак, який додається до основного символу класу нафтоналивних суден дедвейтом 5000т і більше, що перевозять сиру нафту, на які поширюється правила II-1/3-11 СОЛАС-74 з урахуванням поправок, внесених резолюцією ІМО MSC.291(87), і на яких застосовані альтернативні засоби захисту або корозійностійкі матеріали для підтримування необхідної конструктивної цілісності протягом 25 років, відповідно до резолюції ІМО MSC.289(87).

COAT - знак, який може бути доданий до основного символу класу суден, на які поширюється правило II-1/3-2 СОЛАС-74 з урахуванням поправок, внесених резолюцією ІМО MSC.47(66), і на яких застосовано захисне покриття відповідно до резолюції ІМО А.798(19).

2.2.46 Знак, що підтверджує застосування льодостійкого покриття для захисту зовнішньої обшивки корпусів суден.

ICE-COAT – знак, який може бути доданий до основного символу класу криголамів та суден льодових класів при нанесенні на зовнішню обшивку корпусу льодостійкого покриття у разі зниження величини середньорічного зменшення товщини зовнішньої обшивки внаслідок корозійного зношування та стирання (на 25% або 50%), див. **3.10.4.1** частини II «Корпус» та **6.5.3** частини XIII «Матеріали» Правил МС. В інших випадках (при нанесенні на зовнішню обшивку корпусу льодостійкого покриття, але без зниження величини середньорічного зменшення товщини зовнішньої обшивки внаслідок корозійного зношування та стирання) такий знак може бути присвоєний за бажанням судовласника.

2.2.47 Знак обладнання наливних та комбінованих суден ефективною системою миття вантажних танків.

Наливним суднам, що мають словесну характеристику **Chemical tanker** та/або **Oil tanker**, і комбінованим суднам (**Oil/bulk/ore carrier** або **Oil/bulk carrier**, або **Oil/ore carrier**), обладнаним ефективною системою миття вантажних танків відповідно до вимог **9.18** частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил МС, до основного символу класу може бути доданий знак **ETW (Effective Tank Washing)**.

2.2.48 Зарезервовано.

2.2.49 Зарезервовано.

2.2.50 Зарезервовано.

2.2.51 Зарезервовано.

2.2.52 Зарезервовано.

2.2.53 Зарезервовано.

2.2.54 Зарезервовано.

2.2.55 Зарезервовано.

2.2.56 Зарезервовано.

2.2.57 Зарезервовано.

2.2.58 Зарезервовано.

2.2.59 Додаткові знаки для малого судна.

2.2.59.1 Знак обмеження плавання по сезонному періоду.

Залежно від того, чи має мале судно необхідну міцність корпусу, остійність і непотоплюваність, спеціально передбачене обладнання, ізоляцію й обігрів приміщень, а також відповідне аварійно-рятувальне забезпечення і комплекти одягу, додається знак обмеження плавання по сезонному періоду.

Сезонні періоди для відповідних зон визначені в Правилах про вантажну марку морських суден.

Знак обмеження плавання по сезонному періоду позначається літерою **T**, із вказівкою після неї відповідної цифри **0, 1, 2** або **3**, а саме:


T0 - для суден, побудованих, обладнаних і оснащених для можливості плавання в літній період у зимовій сезонній зоні, також можливе плавання в зонах з позначенням **T1** і **T2**;

T1 – для суден, побудованих, обладнаних і оснащених для можливості цілорічного плавання в літній зоні, також можливе плавання в зоні з позначенням **T2**;

T2 – для суден, побудованих, обладнаних і оснащених для можливості плавання в літній період у літній зоні;

T3 - для суден, побудованих, обладнаних і оснащених для можливості цілорічного плавання в тропічній зоні і тропічному сезонному районі, також можливе плавання в зонах з позначенням **T2**.

2.2.59.2 Знак обмеження плавання за часом доби.

Тільки в прибережних районах **3, 4** і **5** можуть бути допущені обмеження по плаванню суден у світлий час доби. У цьому випадку додається знак .

2.2.59.3 Знак комерційного використання малого судна.

Якщо мале судно задовольняє вимогам частини XIII «Особливі вимоги до суден для комерційного перевезення пасажирів» Правил М додається знак **K**.

2.2.60 Словесна характеристика в символі класу.

2.2.60.1 Морським суднам, що відповідають визначеному обсягу вимог Правил МС, що враховують конструктивні особливості судна й умови його експлуатації, до основного символу класу додається відповідна словесна характеристика.

Правила МС Регістра містять певні вимоги, виконання яких дає можливість введення в символ класу наступних словесних характеристик:

Anchor handling vessel – судно для обслуговування якорів

Berth-connected ship - стоянкове

Bilge water removing ship - збирач нафтовмісних вод

Bulk carrier - навалювальне

Cable laying barge - кабелеукладальна баржа

Cable laying vessel - кабелеукладальне судно

Catamaran – катамаран

Chemical tanker - хімовоз

Container ship - контейнеровоз

Crane vessel - кранове




Crew boat – судно для персоналу

Docklift ship - наплавне
Dredger – земснаряд
Escort tug - ескортний буксир
Fishing vessel - риболовне
Floating crane - плавкран
Floating dock - плавдок
Gas carrier – газовоз
Hopper barge – ґрунтовідвізна шаланда
Hopper dredger – трюмний земснаряд
Oil/bulk carrier – нафтоналивувальне
Oil/bulk/ore carrier - нафторудонаваливувальне
Oil recovery ship - нафтозбирач
Oil tanker - нафтоналивне
Ore carrier - рудовоз
Passenger ship – пасажирське
Pipe laying barge - трубоукладальна баржа
Pipe laying vessel - трубоукладальне судно
Pontoon – понтон
Pontoon for technological services – технологічний понтон
Pontoon for transportation services – транспортний понтон
Ro-ro passenger ship - пасажирське накатне
Ro-ro ship - накатне
Salvage ship – рятувальник
Self-unloading bulk carrier саморозвантажувальне наваливувальне судно
Shipborne barge - суднова баржа
Special purpose ship - спеціального призначення
Standby vessel – чергове
Supply vessel - судно забезпечення (інше чим судно забезпечення ПБУ/МСП)
Supply vessel (OS) - судно забезпечення ПБУ/МСП
Tanker - наливне
Tanker (water) - наливне (вода)
Tanker (wine) - наливне (вино)
Timber carrier - лісовоз
Tug - буксир

і так далі.

Примітка. Словесна характеристика в символі класу судна, що здійснює міжнародні рейси, у т.ч. міжнародні рейси по внутрішніх водних шляхах, записується англійською мовою. За бажанням судовласника словесна характеристика в символі класу указаних суден може записуватися на двох мовах: англійській та українській, наприклад **Oil tanker (нафтоналивне) (ESP)**. Словесна характеристика в символі класу судна, що не здійснює міжнародні рейси, записується українською мовою, наприклад **Нафтоналивне (ESP)**.

Спеціальні знаки й словесні характеристики в символі класу газозовів, хімовозів, високошвидкісних суден, малих екранопланів типу А, плавучих бурових установок, придатних для життя підводних апаратів і суднових водолазних комплексів вказуються відповідно до положень Правил класифікації та побудови цих типів суден (див. 1.3.1.2).

Для пасажирського судна, на якому враховані особливі, відносно безпеки, потреби осіб з обмеженою рухливістю, словесна характеристика доповнюється знаком , наприклад **Passenger ship**  - пасажирське .

Зі словесною характеристикою **Tanker** вказується в дужках конкретний вантаж, що перевозиться судном, наприклад **Tanker (water)**, **Tanker (wine)** і т.п.

Для суден зі словесною характеристикою **Berth-connected ship - стоянкове** в дужках вказуються умови експлуатації: на швартових біля берега/причальної стінки/причального/перехідного понтона - **(S)** або на віддаленій від берега акваторії - **(W)**, а після цього вказується призначення судна із зазначеного переліку у визначенні стоянкового судна (див. 1.2.1) чи інше.

Якщо стоянкове судно задовольняє усім відповідним вимогам цих Правил стосовно до різних умов експлуатації, умови експлуатації зазначаються у дужках після словесної характеристики через кому, наприклад **(W, S)**.

Примітка. **S** – shore, **W** – waters.

Якщо обсяг вимог Правил, якому задовольняє судно, дозволяє, у символі класу можуть бути записані дві й більше словесні характеристики, наприклад, **Supply vessel, Salvage ship, Tug**, або словесна характеристика може бути наведена у вигляді складноскороченого слова, наприклад **Cargo/passenger ship, Oil/bulk carrier, Oil/bulk/ore carrier** і т.п.

Якщо нафтоналивне судно або нафтозбирач відповідає вимогам, що пред'являються до суден, які перевозять або збирають з поверхні моря і перевозять нафтопродукти з температурою спалаху вище 60°C, ця температура вказується в словесній характеристиці, наприклад **Oil tanker (>60°C)**, **Oil/ore carrier (>60°C)**, **Oil recovery ship (>60°C)**.

Для навалювальних і нафтоналивних суден довжиною 150м і більше, що повністю відповідають вимогам частини II «Корпус» і, для цих суден необмеженого району плавання, частини XVII «Загальні правила по конструкції навалювальних суден і нафтових танкерів» Правил МС, після словесної характеристики додається знак **CSR**.

При доповненні до основного символу класу словесної характеристики **Bulk carrier** для суден довжиною 150м і більше при виконанні відповідних вимог частини II «Корпус» і, для цих суден необмеженого району плавання, частини XVII «Загальні правила по конструкції навалювальних суден і нафтових танкерів» Правил МС після словесної характеристики додається один з наступних знаків:

.1 BC-A - суднам, призначеним для перевезення навалювальних вантажів щільністю 1,0т/м³ і більше, при максимальній осадці яких визначені трюми залишаються порожніми;

.2 BC-B - суднам, призначеним для перевезення навалювальних вантажів щільністю 1.0т/м³ і більше, при завантаженні всіх трюмів;

.3 BC-C - суднам, призначеним для перевезення навалювальних вантажів щільністю менше 1,0т/м³.

Для навалювальних суден, в символі класу яких доповненні знаки **BC-A** і **BC-B**, повинні детально записуватися обмеження, яких необхідно дотримуватися в процесі експлуатації згідно з розрахунковими випадками завантаження, застосованими при проектуванні (див. 3.3 частини II «Корпус» або 3.2.1 розділу 1 глави 1 частини XVII «Загальні правила по конструкції навалювальних суден і нафтових танкерів» Правил МС, залежно від того, що застосовано), в наступних випадках:

для знаків **BC-A** або **BC-B** вноситься запис (**maximum cargo density ...t/m³**), якщо максимальна щільність вантажу менше 3,0т/м³;

для знака **BC-A**, крім того, записується допустима комбінація визначених пустих вантажних трюмів, наприклад, (**cargo holds Nos. 2, 4, ... may be empty**);

для знака **BC-A**, якщо судно призначене для експлуатації в умовах завантаження, при яких передбачається чергування пустих трюмів і двох суміжних завантажених трюмів, вноситься запис (**block loading**).

У випадку, якщо судно не було зпочатку спроектоване для навантаження й розвантаження в декількох портах, після всіх зазначених знаків додається запис (**no MP**).

Для навалювальних суден, у символі класу яких є знак **BC-A** або **BC-B**, вантажні трюми яких спроектовані для навантаження/вивантаження за допомогою грейферів відповідно до вимог розділу 6 глави 1 частини 2 частини XVII «Загальні правила по конструкції навалювальних суден і нафтових танкерів» Правил МС, після зазначеного знака додається знак **GRAB(X)**, де замість **X** вказується маса порожнього грейфера не менше ніж:

- 35т для суден довжиною $L \geq 250\text{м}$;
- 30т для суден довжиною $200\text{м} \leq L < 250\text{м}$;
- 20т в інших випадках.

Для всіх інших навалювальних суден доповнення знака **GRAB(X)** є добровільним.

При доповненні до основного символу класу самохідних суден валовою місткістю 500 і більше словесних характеристик **Chemical tanker, Oil tanker, Bulk carrier, Self-unloading bulk carrier, Ore carrier** або їх словосполучень (**Oil/bulk carrier, Oil/ore carrier** і т.п., або зазначених словесних характеристик українською мовою або двомовних (див. примітку вище)) після словесної характеристики в обов'язковому порядку додається (**ESP**), що вказує на необхідність пред'явлення цих суден до оглядів по розширеній програмі, наприклад **Oil/ore carrier (>60°C)(ESP)**, див. також 2.2.43.

Словесна характеристика **Escort tug** додається до основного символу класу буксирів, що відповідають вимогам розділу 9 «Вимоги щодо буксирів для ескортних операцій» частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил МС.

Газовозам, що перевозять зріджений природний газ (ЗПГ) і призначеним для забезпечення передачі ЗПГ на судна, що використовують ЗПГ в якості палива (далі - судна-бункерувальники ЗПГ), відповідно до вимог частини XI «Судна-бункерувальники ЗПГ» Правил класифікації та побудови суден для перевезення зріджених газів наливом після словесної характеристики **Gas carrier** в символі класу додається словесна характеристика **LNG bunkering ship**.

При наявності на судні-бункерувальнику ЗПГ додаткових функцій, пов'язаних з обслуговуванням суден, що використовують ЗПГ в якості палива, і відповідності судна вимогам, викладеним в розділі 13 частини XI «Судна-бункерувальники ЗПГ» Правил класифікації та побудови суден для перевезення зріджених газів наливом, в символі класу після словесної характеристики **LNG bunkering ship** додається один (або декілька) з наступних знаків: **RE, Ig-supply, BOG**.

Словесна характеристика **Heavy cargo carrier** може бути додана до основного символу класу морських суден і суден змішаного (море-ріка) плавання, обладнаних для перевезення великовагових і/або великогабаритних вантажів. Залежно від способу перевезення вантажів, після словесної характеристики додаються такі знаки у дужках:

- на палубі - (**Deck**);
- на люкових закриттях вантажних трюмів - (**Hatch cover**);
- у трюмі - (**Hold**).

Для знаків у дужках додатково повинна бути зазначена розрахункове рівномірно-розподілене статичне навантаження на відповідну конструкцію в т/м^2 .

Знаки, що вказують на спосіб перевезення вантажів, можуть бути об'єднані в одних дужках, наприклад: (**Deck-t/m², Hold-t/m²**).

За бажанням судовласника, суднам, призначеним для перевезення проектних (нестандартизованих) великовагових вантажів перед словесною характеристикою **Heavy cargo carrier** може бути додана словесна характеристика **Project**.

Словесна характеристика **Heavy cargo carrier (Deck-t/m²)** є обов'язковою для напівзанурювальних (наплавних) суден зі словесною характеристикою **Semi-submersible (Docklift) ship**.

Словесні характеристики **Heavy cargo carrier** або **Heavy cargo carrier Semi-submersible (Docklift) ship** можуть бути присвоєні суднам за умови виконання застосовних положень 3.19 частини II «Корпус», 3.14 частини IV «Остійність», 3.4.17 частини V «Поділ на відсіки», 7.16 частини III

«Пристрої, обладнання і забезпечення», **3.2.15** і **3.3.6** частини VII «Механічні установки», **7.16** і **8.10** частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил МС.

Для напівзанурювальних (наплавних) суден повинні бути враховані вимоги Морської Адміністрації держави прапору (за наявності), включаючи погодження необхідності оформлення та видачі Свідоцтва про вилучення для вантажної марки, відповідно до положень Міжнародної конвенції про вантажну марку (звернення в МА потрібно лише для суден, до яких застосовні положення Міжнародної конвенції про вантажну марку).

2.2.60.2 Суднам змішаного ріка-море плавання, що відповідають визначеному обсягу вимог Правил СЗП для передбачених в них типів суден, що враховують конструктивні особливості судна й умови його експлуатації, до основного символу класу додається відповідна словесна характеристика з застосуванням викладеного в **2.2.60.1** і передбачених в Правилах СЗП типів суден, наприклад для відсутніх в **2.2.60.1** типів: **Tug – pusher - буксир-штовхач, Cargo ship– pusher – вантажне судно-штовхач** і т. ін.

Для суден змішаного ріка-море плавання, що перевозять небезпечні вантажі наливом, до основного символу класу в словесній характеристиці указують тип танкера, визначений відповідно до **4.2** частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови хімовозів.

2.2.60.3 Суднам внутрішнього плавання, що відповідають визначеному обсягу вимог Правил СВП для передбачених в них типів суден, що враховують конструктивні особливості судна й умови його експлуатації, до основного символу класу додається відповідна словесна характеристика з застосуванням викладеного в **2.2.60.1** і передбачених в Правилах СВП типів суден, у т.ч. передбачених в **2.2.60.2**, наприклад для відсутніх в **2.2.60.2** типів, **Pusher - штовхач**.

Для суден внутрішнього плавання, що перевозять небезпечні вантажі, до основного символу класу в словесній характеристиці вказується викладене в **2.2.2** частини XIII «Судна для перевезення небезпечних вантажів» Правил СВП.

2.2.60.4 Малим суднам і плавучим спорудам, що задовольняють визначеному обсягу вимог Правил М, що враховують їхні конструктивні особливості, призначення та умови експлуатації, до основного символу класу додається відповідна словесна характеристика.

Словесна характеристика відображає:

.1 особливості конструктивного типу судна:

БКС – багатокорпусне судно;

ВМ – водний мотоцикл;

В – вітрильне судно (якщо встановлення мотору не передбачено);

Г – веслове судно (якщо встановлення мотору не передбачено);

ГЛС – глісуюче судно;

КТ – каркасно-тканинне гребне судно;

КТВ - каркасно-тканинне вітрильне судно;

КТМ – каркасно-тканинне судно з підвісним мотором;

Н1...Н10 – надувне судно з зазначенням його типу, визначеного згідно з **10.1.3** частини II «Корпус» Правил М, де арабська цифра відповідає римській цифрі типу малого судна;

СТ – стоянкове судно;

СМПВ – судно з малою площею ватерлінії;

СПК - судно на підводних крилах;

СППа - судно на повітряній подушці амфібійне;

СППс - судно на повітряній подушці скегове;

.2 тип судна за призначенням: **прогулянкове, патрульне, риболовне, яхта, роз'їзне, плавдача, навчальне, пором, понтон, причал, лоцманське, лоцмейстерське, промірне** і т.п.

Словесна характеристика призначення судна може бути записана в клас судна скорочено, наприклад прогулянкове – **прогул.**, патрульне – **патр.**, риболовне – **риб.**, навчальне – **навч.** і т.д.

При необхідності словесна характеристика може складатися з декількох слів, наприклад **СПК/патр/прогул.**



Вказівка словесної характеристики для двох і більше видів призначення одного судна має на увазі, як правило, роздільне його використання за кожним з призначень і відповідність судна вимогам Правил для кожного з видів роздільного призначення.

При можливості одночасного використання судна за різними призначеннями виконуються аналіз і необхідна технічна документація для підтвердження такого використання з відображенням його в Специфікації судна та Інформації про остійність і непотоплюваність судна (Керівництві для власника судна).

При рішенні про можливе, погоджене з Регістром, виконання вимог Правил, наприклад вимогам по забезпеченню судна, роздільно залежно від виду призначення, зазначене відображається в Специфікації судна та Інформації про остійність і непотоплюваність судна (Керівництві для власника судна) і Свідоцтві про придатність судна до плавання з виноскою «залежно від призначення».

2.2.60.5 Якщо морське та внутрішнього плавання не пасажирське судно (прогулянкове, роз'їзне і т.п.), призначене для перевезення пасажирів, використовується для комерційного перевезення пасажирів (див. **1.2.1** визначення «*Комерційне перевезення пасажирів* →») словесна характеристика такого судна доповнюється знаком **(К)**, наприклад **К прогулянкове**.

2.2.61 Обмеження дії окремих знаків.

Якщо виконання певного обсягу вимог Правил, необхідного для введення в символ класу відповідних знаків, підтверджується лише при встановлених Регістром обмеженнях, то в символі класу після таких знаків в дужках указуються умови, при перевищенні яких ці знаки втрачають силу, наприклад **КМ**  **Ice6 (hull at $d \leq 8,4m$; machinery)  (at $d \leq 8,4m$) AUT2 Ro-ro ship.**

За бажанням судовласника при встановленні обмеження дії льодового класу може бути додатково указана максимальна осадка в прісній воді, при якій виконуються вимоги Регістра до указанного льодового класу, наприклад **Ice6 (hull at $d/d_f \leq 6,0m/6,15m$; machinery)**, де d_f - максимальна осадка в прісній воді, при якій виконуються вимоги до льодового класу, яка визначається як сума осадки d і поправки на прісну воду згідно з формулою (4.5.5.1) Правил про вантажну марку морських суден.

2.3 ДОДАТКОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

2.3.1 При виконанні визначених вимог Правил, обумовлених конструктивними особливостями або експлуатаційними якостями судна, виконання яких не відображається знаками і словесною характеристикою в символі класу, підтвердження відповідності судна таким вимогам засвідчується записом у розділі «Інші характеристики» Класифікаційного свідоцтва, який вказує на те, що, наприклад: судно придатне для епізодичного навантаження/розвантаження вантажів горизонтальним способом - накатом; судно придатне для його використання у водах, вкритих нафтою і т.п. (див. також **1.1.4.8, 1.1.5.1, 1.1.5.2, 3.3.1.5, 3.10.4.1, 3.11.1.1.2 і 3.12.4.3.2** частини II «Корпус» Правил МС).

2.3.2 Судна забезпечення (**Supply vessel (OS) - судно забезпечення ПБУ/МСП**), а також інші судна для обслуговування морських нафтогазових родовищ (виключаючи плавучі бурові установки, плавкрани, трубоукладальні баржі і плавучі готелі), що задовольняють вимогам Кодексу перевезення та перевантаження небезпечних і шкідливих рідких речовин, що перевозяться наливом на морських суднах забезпечення (**Supply vessel (OS) - судно забезпечення ПБУ/МСП**) (Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code)), прийнятий резолюцією ІМО А.1122(30), повинні мати наступний запис в розділі «Інші характеристики» Класифікаційного свідоцтва «Судно придатне для перевезення наливом небезпечних і шкідливих рідких речовин згідно з Свідоцтвом про придатність морського судна забезпечення (**Supply vessel (OS) - судно забезпечення ПБУ/МСП**)».

2.3.3 У розділ «Постійні обмеження» Класифікаційного свідоцтва за необхідності вноситься наступна інформація:

вказівки про підкріплення для плавання у льоду при визначеній осадці (Приклад запису: «При плаванні у льодових умовах осадка судна повинна бути не більше...м»);

вказівки по обмежувальним характеристикам суден, які визначаються згідно з Правилами, за якими ці судна були побудовані, і відповідно до схваленого Регістром проекту;

вказівки про заборонені зони частоти обертання головних механізмів;

обмеження по району плавання з поясненнями до них згідно до Правил.

2.4 ЗМІНА ЗНАКІВ СИМВОЛУ КЛАСУ

2.4.1 Регістр може виключити або змінити в символі класу відповідний знак у разі зміни або порушення умов, що були підставою для введення даного знака в символ класу.

3. ДОДАТКОВІ ПОЛОЖЕННЯ

3.1 Зарезервовано.

3.2 Зарезервовано.

3.3 Зарезервовано.

3.4 КЛАСИФІКАЦІЯ СУДЕН, ЩО ВІДПОВІДАЮТЬ ПОЛОЖЕННЯМ ДИРЕКТИВИ 2013/53/EU І СУДЕН З КЛАСОМ ІКТ

3.4.1 Положення цього розділу застосовуються до малих суден з маркуванням «СЕ», нанесеним згідно з основними принципами Регламенту (ЄС) № 765/2008 (Додаток II) і статтею 18 Директиви 2013/53/EU із номером нотифікованого органа, у т.ч. Регістра, як нотифікованого органа (якщо він бере участь на етапі контролю виготовлення або в оцінці після закінчення виготовлення), при необхідності, відповідно до національного законодавства Адміністрації прапора, їх класифікації Регістром згідно з вимогами Правил М, зокрема при використанні прогулянкового судна для комерційного перевезення пасажирів.

3.4.2 Регістру, разом із пред'явленим для класифікації малим судном, повинні бути пред'явлені, залежно від застосовуваного модуля оцінки відповідності судна згідно з статтею 20 Директиви 2013/53/EU, Декларація про відповідність (EU Declaration of conformity), складена виробником судна або його повноважним представником, або, для суден з довжиною корпусу від 12м до 24м проектних категорій А, В і С, Декларація про відповідність (EU Declaration of conformity) і копія Сертифіката ЄС схвалення типу (EU type-examination certificate (з додатком) або копія Сертифіката відповідності (Certificate of conformity), виданих нотифікованим органом.

3.4.3 Регістр може вимагати надання технічної документації, що дає можливість оцінки відповідності судна вимогам Директиви 2013/53/EU (обсяг відповідно до Додатка IX до Директиви) і перевірки виконання вимог Правил М згідно з **3.4.5** і **3.4.6**.

Регістр може не вимагати надання на розгляд тих розділів технічної документації проекту судна, для оцінки їх відповідності вимогам діючих Правил М, якщо ці розділи проекту підтверджені Декларацією про відповідність (EU Declaration of conformity) і сертифікатом з маркуванням «СЕ».

Технічна документація представляється виробником судна або його повноважним представником або, у випадку знаходження їх поза межами України, особою, що поставляє судно на територію України (технічна документація, в частині оцінки відповідності судна вимогам Директиви 2013/53/EU, може перебувати (поставлятися) у відповідних національних органах влади для цілей інспекцій).

3.4.4 Відповідно до оцінки по Директиві 2013/53/EU і стандартів серії ДСТУ EN ISO 12217 та відповідних стандартів ISO та EN судну присвоюється визначена проектна категорія з встановленими для неї обмеженнями хвилювання з висотою істотних хвиль ($h_{1/3}$) і силі вітру, наведеними в таблицях 3.4.4-1 і 3.4.4-2.

3.4.5 Порівняння вимог згідно з класом, передбачених Правилами М, з оцінкою, прийнятою Директивою 2013/53/EU, виконане в табл. 3.4.5 за основною характеристикою – дозволеному району плавання судна, для забезпечення якої повинні задовольнятися вимоги, викладені у відповідних частинах Правил М.

Разом з тим, через деякі розходження між вимогами Правил М і Директиви 2013/53/EU, повну відповідність класу судна, присвоєному згідно з Правилами М, певній проектній категорії згідно з Директивою 2013/53/EU необхідно уточнити, зіставивши наявний надводний борт судна і характеристики закриттів, а також зазначені в судновій документації дозволені обмеження плавання: віддалення від берегової лінії (місця укріття), сили вітру і хвилювання.

Таблиця 3.4.4-1 Проектні категорії суден по Директиві 2013/53/EU

Проектна категорія	Сила вітру (по шкалі Бофорта)	Висота істотних хвиль ($h_{1/3}$), м
A	більше 8	більше 4
B	до 8 включно	до 4 включно
C	до 6 включно	до 2 включно
D	до 4 включно	до 0,3 включно

Визначення:

A. Прогулянкове судно з присвоєною проектною категорією **A** вважається розробленим для умов плавання при силі вітру, що перевищує 8 балів (за шкалою Бофорта), і висоті істотних хвиль 4м і більше, за виключенням нестандартних умов, таких як шторм, сильний та жорстокий шторм, ураган та екстремальний стан моря або незвичайні хвилі;

B. Прогулянкове судно з присвоєною проектною категорією **B** вважається розробленим для умов плавання при силі вітру до 8 балів включно і висоті істотних хвиль до 4м включно;

C. Прогулянкове судно та водний мотоцикл з присвоєною проектною категорією **C** вважається розробленим для умов плавання при силі вітру до 6 балів включно і висоті істотних хвиль до 2м включно;

D. Прогулянкове судно та водний мотоцикл з присвоєною проектною категорією **D** вважається розробленим для умов плавання при силі вітру до 4 балів включно і висоті істотних хвиль до 0,3м включно з випадковими хвилями максимальної висоти 0,5м.

Таблиця 3.4.4-2 Проектні категорії суден по стандартах серії ДСТУ EN ISO 12217 та відповідних стандартах ISO та EN

Проектна категорія	A	B	C	D
Типова сила вітру по шкалі Бофорта, бали	≤ 10	≤ 8	≤ 6	≤ 4
Висота хвилі найбільша	біля 7м істотні хвилі	4м істотні хвилі	2м істотні хвилі	0,3м істотні хвилі 0,5м випадкові хвилі (максимум) - h_{max})
Максимальна середня швидкість вітру протягом 10хв, м/с	24,4	20,7	13,8	7,9

Примітка 1. Максимальна середня швидкість вітру прийнята згідно з інформаційним бюлетенем Met Office 6 Великобританії відповідно до атмосферних умов, пориви можуть тимчасово збільшити швидкість вітру.

Примітки для категорій:

- **категорія A.** Як правило, такі умови можуть виникати в розширеному плаванні, наприклад, через океани, але можуть також виникати в прибережних морських районах, не захищених від вітру і хвиль на кілька сотень морських миль. Залежно від атмосферних умов, вітри можуть досягати біля 32м/с;
- **категорія B.** Як правило, такі умови можуть виникати в морських рейсах достатньої довжини, але можуть також виникати в прибережних районах, де не завжди можна відразу досягти місця укриття. Такі умови також можуть бути в закритих морях значних розмірів, де можуть утворюватися високі хвилі. Залежно від атмосферних умов, вітри можуть досягати біля 27м/с;
- **категорія C.** Як правило, такі умови можуть виникати на відкритих внутрішніх водах, в лиманах і в прибережних морських районах при помірних погодних умовах. Залежно від атмосферних умов, вітри можуть досягати біля 18м/с;
- **категорія D.** Як правило, такі умови можуть виникати в захищених внутрішніх водах і в прибережних морських районах при гарній погоді. Залежно від атмосферних умов вітри можуть досягати біля 12м/с.

Таблиця 3.4.5 Порівняння класу Регістра і проектних категорій по Директиві 2013/53/EU

Клас Регістру України		Проектні категорії по Директиві 2013/53/EU				
Основний символ	Райони плавання	Проектна категорія	Варіанти			
			Вітрильні довжиною $\geq 6\text{м}$, ISO 12217-2:2015	Не вітрильні довжиною $\geq 6\text{м}$, ISO 12217-1:2015	Довжиною $< 6\text{м}$, ISO 12217-3:2015	
KM ⊕ K ⊕ KE ⊕	Морські	M	A	1	1	немає
		MR1				
		MR2				
		1	B	1	1, 3	немає
		2	C	2, 3, 4, 5	2, 4	2, 4, 10, 11
		3	C	6	5	6, 8, 9
		4	C	7	6	1, 7
	5	D	2, 3, 4, 5, 6	2, 4, 5	2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11	
	5	D	7	6	1, 3, 7	

Примітка. Варіанти по указаних стандартах серії ISO 12217 (відповідних стандартах ДСТУ EN ISO 12217 і EN ISO 12217) зазначені в таблиці як орієнтовні, котрі визначають мінімально необхідний варіант для відповідності визначеному класу Регістра. Однак при наявності в судна фактичних характеристик, що перевищують вимоги по стандартах серії ISO 12217 (відповідних стандартах ДСТУ EN ISO 12217 і EN ISO 12217) до визначеного варіанта виконання, цьому судну може бути призначений більш високий клас Регістра.

3.4.6 Клас Регістра судну, з оцінкою відповідно до Директиви 2013/53/EU, присвоюється з врахуванням табл. 3.4.5.

При цьому:

.1 Район плавання визначається відповідно до проектної категорії судна.

Для судна категорії **A** район плавання визначається як необмежений, **R1** або **R2** при наявності доказів можливості плавання судна на хвилюванні і при вітрі, що відповідають встановленим для цих районів у **2.2.5.7.3.2**.

Для судна категорії **B** район плавання визначається як прибережний **1** із вказівкою обмеження плавання на хвилюванні і при вітрі, що відповідають встановленим цією частиною для цього району у **2.2.5.7.3.3.3**.

Для судна категорії **C** район плавання визначається як прибережний **2** або **3** або **4** при наявності доказів можливості плавання судна на хвилюванні і при вітрі, що відповідають встановленим цією частиною для цих районів у **2.2.5.7.3.3.3**.

Для судна категорії **D** район плавання визначається як прибережний **5** із вказівкою обмеження плавання на хвилюванні і при вітрі, що відповідають встановленим цією частиною для цього району в **2.2.5.7.3.3.3** з врахуванням приміток до цього району плавання.

Для співставлення критеріїв оцінки хвилювання і вітру використовуються дані таблиці 1.2.3.1 цієї частини;

.2 Район плавання має бути встановлений нижче відповідного проектною категорії по табл. 3.4.5 у випадку невиконання вимог Правил М по обладнанню і забезпеченню судна рятувальними і сигнальними засобами, радіонавігаційним обладнанням, протипожежним і аварійним забезпеченням для цього району плавання;

.3 Судно повинно бути перевірене на відповідність застосовним вимогам Правил М, що пред'являються до суден із класом, що відповідає встановленому району плавання в частині якірного і швартовного забезпечення, закриття отворів, непотоплюваності, рятувальних і сигнальних засобів, радіонавігаційного обладнання, протипожежного й аварійного забезпечення;

.4 При використанні прогулянкового судна для комерційного перевезення пасажирів воно повинно бути перевірене на відповідність вимогам частини XIII «Особливі вимоги до суден для комерційного перевезення пасажирів» Правил М;

.5 На судні повинно бути Керівництво для власника судна (див. **1.3.4.11**).

Керівництво для власника судна, крім відображення відомостей відповідно до Директиви 2013/53/EU, а саме:

- назви виготовлювача;
- опису маркування СЕ;
- категорії конструкції судна;
- маси порожнього судна, кг;
- встановленого виготовлювачем максимального навантаження (паливо, вода, запаси провізії, різне обладнання і люди), кг, за виключенням маси вмісту повністю заповнених стаціонарних танків;
- встановленої виготовлювачем кількості людей на борту, на перевезення якої розраховане судно;
- характеристики маневреності судна з двигуном найбільшої потужності, на яку воно розраховане, і з яким судно побудоване;
- максимальної розрахункової потужності двигуна;
- небезпеки виникнення пожежі або затоплення,

повинне містити відомості, що вимагаються Правилами М для складання Інформації про остійність і непотоплюваність судна згідно з 1.3.6 частини IV «Остійність, непотоплюваність і надводний борт», або бути доповнене такими відомостями (можливо окремим Доповненням до Керівництва).

3.4.7 Клас Регістра по Правилам М судну, класифікованому іншим класифікаційним товариством (ІКТ), присвоюється з врахуванням призначеного ІКТ району й умов плавання, з перевіркою відповідності Правилам М у частині остійності, непотоплюваності, рятувального, сигнального й аварійного забезпечення, радіонавігаційного обладнання, в обсязі застосованих і відповідних вимог Правил М, призначеному ІКТ району й умовам плавання.

3.4.8 Судна, класифіковані по Правилах Регістру України для малих суден, що діяли раніше, можуть бути класифіковані за Правилами М, за умови виконання їх вимог і з урахуванням викладеного в табл. 3.4.8:

Таблиця 3.4.8 Перекласифікація по Правилам М

Клас Регістру України								
Правила класифікації та побудови малих суден вид. 2005р. і вид. 2015р. та 2024р. і ця частина I «Класифікація» вид. 2010 р., 2014 р., 2020р., і 2024р.		«Руководство по классификации, техническому надзору за строительством и эксплуатацией яхт», 1994		Правила класифікації та побудови малих суден вид. 2001 року				
Основний символ	Район плавання	Основний символ	Район плавання	Основний символ	Район плавання			
КМ ⊕ КЕ ⊕ К ⊕	морські	⊕	Н/о/М	⊕	Класифікація не передбачалася			
			I/MR1			К0		
			II/MR2			К1		
			1			К2		
	прибережні	Класифікація не передбачалася	⊕	2	⊕	Класифікація не передбачалася		
				3			К3	
				4			К4	
				5			КМ ⊕ М	Категорія 1
							КЕ ⊕ М	Категорія 2
							К ⊕ М	Категорія 3
		Категорія 4						
		Категорія 5						
		Категорія 6						
		Категорія 7						

4. ТЕХНІЧНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

4.1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

4.1.1 Загальні вимоги, що відносяться до розгляду й схвалення (погодження) технічної документації на судна, матеріали й вироби, наведені в частині 2 «Технічна документація» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів.

4.1.2 У цій частині Правил наведений перелік проектної документації судна в побудові (plan approval documentation), що подається Регістру на розгляд і схвалення.

4.1.3 Вимоги до обсягу технічної документації судна, що переобладнується, ремонтується або відновлюється, при перекласифікації судна, а також при первісному огляді судна, побудованого без технічного нагляду Регістра або іншої класифікаційної організації, наведені в частині I «Загальні вимоги» Правил огляду суден і в 4.4 цієї частини Правил.

При цьому в технічній документації для переобладнання морських і змішаного (море-ріка і ріка-море) плавання однокорпусних наливних суден в двокорпусні наливні судна або в навалювальні судна повинні враховуватися відповідні вимоги Правил МС з врахуванням уніфікованих інтерпретацій МАКТ SC226 (Nov.2008, Rev.1 Dec 2012) (публікується на сайті МАКТ).

4.1.4 Вимоги до обсягу технічної документації на матеріали й вироби для суден, що є об'єктами технічного огляду Регістра згідно з додатком 1 «Номенклатура об'єктів технічного огляду Регістра» до частини I «Організаційні положення щодо технічного нагляду» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів та виробів, наведені у відповідних частинах Правил МС, Правил СЗП, Правил СВП, Правил М і Правилах, указаних в 1.3.1.1.2, 1.3.1.1.4, 1.3.1.1.5 ÷ 1.3.1.1.10, 1.3.1.1.12 Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

Технічна документація на матеріали й вироби повинна подаватися до їх виготовлення для технічного огляду Регістра при їх виготовленні, випробуванні та сертифікації до установки на судно. При пред'явленні матеріалу чи виробу без сертифікату Регістра або визнаної ним організації, цей матеріал або виріб для установки на судно підлягає сертифікації з наданням указаної технічної документації та проходженням випробувань згідно з приймально-здавальною програмою головного зразка.

Технічна документація для прогулянкових суден і водних мотоциклів повинна відповідати вимогам Додатку 9 «Технічного регламенту прогулянкових суден і водних мотоциклів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2021 №1381, а саме:

технічна документація, зазначена в пункті 16 та пунктах 73, 74 цього Технічного регламенту, повинна, наскільки це необхідно для проведення оцінювання, містити таке:

1. Загальний опис типу.
2. Концептуальні конструкторські та виробничі креслення та схеми компонентів, підкомпонентів, контурів та іншу необхідну інформацію.
3. Опис та пояснення, необхідні для розуміння вищезазначених креслень та схем та використання продукції.
4. Перелік стандартів, зазначених в пункті 46 цього Технічного регламенту, які застосовуються повністю чи частково, та опис застосованих рішень для виконання вимог, у випадку коли стандарти зазначені в пункті 46 не застосовуються.
5. Результати конструкторських розрахунків, проведених випробувань та інша пов'язана інформація.
6. Звіти з випробувань чи розрахунків з остійності відповідно до підпункту 3.2 пункту 3 розділу I додатка 1 до цього Технічного регламенту, та плавучості, відповідно до підпункту 3.3 пункту 3 розділу I додатка 1 до цього Технічного регламенту.
7. Звіти щодо випробувань на рівень викидів відпрацьованих газів для демонстрації відповідності вимогам пункту 2 розділу II додатка 1 до цього Технічного регламенту.
8. Звіти щодо випробувань на рівень шуму для демонстрації відповідності вимогам пункту 1 розділу III додатка 1 до цього Технічного регламенту

Погоджені з Регістром стандарти на окремі матеріали і вироби можуть замінити відповідну частину документації або документацію в цілому.

4.1.5 Обсяг технічної документації для побудови судна, указаний в цій частині, враховує вимоги Правил, указаних в **1.3.1.1.2-1.3.1.1.4** і **1.3.1.1.6-1.3.1.1.10** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

Обсяг технічної документації для побудови судна і виготовлення матеріалів та виробів, передбачений в цій частині Правил, повинен бути доповнений з врахуваннями вимог застосовних до судна Правил, указаних в **1.3.1.1** і не указаних вище, і застосовних до судна спеціального типу Правил, указаних в **1.3.1.2** Загальних положень про класифікаційну та іншу діяльність.

4.1.6 На судна, на які поширюються Міжнародні конвенції та кодекси, надається технічна документація відповідно до вимог застосовних до судна конвенцій та кодексів.

4.1.7 У випадках, коли на судні застосовуються еквіваленти та/або альтернативні конструкції та пристрої (див. **1.2.2**), що відрізняються від вимог і допускаються правилами II-1/55, II-2/17 і III/38 міжнародної конвенції SOLAS, вибір таких альтернативних конструкцій, заходів та пристроїв повинен здійснюватися згідно з положеннями указаних правил з проведенням *Технічного аналізу* і поданням його Регістру для схвалення з обґрунтуванням того, що такі альтернативні конструкції, заходи та пристрої відповідають цілям відповідних вимог міжнародної конвенції SOLAS і забезпечують принаймні рівноцінний рівень безпеки, передбачений цими вимогами.

Технічний аналіз повинен виконуватися і подаватися Регістру, з наступним поданням його Адміністрації держави прапору судна, для оцінювання та схвалення згідно з положеннями Керівництва з альтернативних конструкцій та пристроїв (див. циркуляри IMO MSC/Circ.1002 з Coor.1, Coor.2, Coor.3 і MSC.1/Circ.1552 та MSC.1/Circ.1212/Rev.1), з врахуванням Керівництва з схвалення альтернатив і еквівалентів, схваленого MSC.1/Circ.1455.

У випадках, коли на судні застосовуються альтернативні конструкції, пристрої та обладнання, що відрізняються від вимог Правил Регістра, Регістру повинен подаватися для узгодження інженерний аналіз, який підтверджує, що такі альтернативні конструкції, пристрої та обладнання забезпечують принаймні рівноцінний рівень безпеки, передбачений вимогами Правил Регістра. Відносно альтернативних конструкцій та пристроїв з протипожежного захисту - див. **1.7** частини VI «Протипожежний захист» Правил МС та щодо рятувальних засобів - **1.3.11** частини II «Рятувальні засоби» Правил щодо обладнання морських суден.

4.1.8 Аналіз евакуації для пасажирських суден.

На ранньому етапі проектування за допомогою аналізу евакуації повинна бути проведена оцінка шляхів евакуації (див. **4.2.4.17** або **4.2.2.2**). Такий аналіз виконується:

.1 для пасажирських суден ро-ро, що знаходяться на етапі побудови 01.07.1999 року або після цієї дати; і

.2 для інших пасажирських суден, призначених для перевезення більше 36 пасажирів, і суден спеціального призначення, які мають на борту більше 240 людей, що знаходяться на етапі побудови 01.01.2020 року або після цієї дати.

Аналіз застосовується для того, щоб виявити і усунути, наскільки це практично можливо, скупчення людей, яке може виникнути при залишенні судна в результаті переміщення пасажирів і членів екіпажу по шляхах евакуації, включаючи ймовірність того, що членам екіпажу доведеться рухатися по цих шляхах в напрямку, протилежному руху пасажирів. Крім того, цей аналіз повинен застосовуватися для демонстрації того, що заходи по евакуації є досить гнучкими і в них передбачена можливість того, що деякі шляхи евакуації, місця збору, місця посадки або рятувальні шлюпки і плоти можуть в результаті аварії вийти з ладу. Аналіз (вимагається правилом II-2/13.3.2.7 СОЛАС-74 з поправками) складається згідно з положеннями циркуляра IMO «Guidelines for evacuation analysis for new and existing passenger ships» (MSC.1/Circ.1533) з поправками, які можуть бути внесені.

4.2 ПРОЕКТНА ДОКУМЕНТАЦІЯ СУДНА В ПОБУДОВІ

4.2.1 Загальні вимоги.

До початку побудови судна на розгляд Регістру повинна подаватися проектна документація судна в побудові (plan approval documentation), яка дозволяє переконатися, що всі вимоги Правил Регістра стосовно даного судна виконані. Документація, що подається на розгляд, повинна подаватися, як правило, укомплектованою згідно з наведеним нижче переліком, з урахуванням особливостей і типу судна.

У випадках відсутності (не вимагаються Правилами і не передбачаються) на судні конкретних конструкцій, механізмів, пристроїв, систем, обладнання та забезпечення, технічна документація щодо них на розгляд Регістру не подається. У випадках наявності на судні конкретних конструкцій, механізмів, пристроїв, систем, обладнання та забезпечення, що не підлягають нагляду Регістра, технічна документація щодо них подається на розгляд Регістру в обсязі, необхідному для виконання вимог Правил щодо таких конструкцій, механізмів, пристроїв, систем, обладнання та забезпечення.

Приведені в переліках документи для побудови малих суден і суден спрощеної конструкції можуть бути відповідно об'єднані за умови відображення в них конструктивних рішень з можливістю перевірки виконання всіх вимог Правил.

Регістр може вимагати подання додаткової документації у випадку відсутності в поданій документації підтвердження виконання всіх вимог Правил.

Документація, яка містить результати розрахунків, виконаних з застосуванням програмного забезпечення, повинна включати посилання на назву і версію такого програмного забезпечення.

При позитивних результатах розгляду проектна документація схвалюється або, для документів в переліках біля назви яких указаний знак «(*)», приймається до відома, або для документів, в переліках біля назви яких указаний знак «(**)», для інформації, з постановкою відповідних штампів.

Схвалення Регістром проектною документації не стосується елементів судна, конструкцій і обладнання, передбачених в ній, але які не є об'єктами технічного нагляду Регістра і на які не поширюються вимоги Правил; схвалення документів не підтверджує відповідність їх вимогам нормативних документів, застосованих при їх розробці, інших чим вимоги Правил і нормативних документів Регістра і узгоджених з Регістром нормативних документів, в частині регламентованій ними.

4.2.2 Загальна частина:

.1 специфікація загальносуднова (*).

Розділ «Радіобладнання» специфікації загальносуднової суден, що експлуатуються в морі і на судноплавних морських шляхах внутрішніх водних шляхів (ВВШ) України відповідно до Постанови КМ України від 12.06.1996 р. №640, повинен містити відомості відповідно про морський (щодо радіобладнання) район плавання та район плавання на морських шляхах ВВШ і для суден з морським (щодо радіобладнання) районом плавання - по технічному обслуговуванню радіобладнання відповідно до вимог Глобальної морської системи зв'язку в разі лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ).

Специфікація загальносуднова пасажирського судна повинна містити відомості про наявність кают, обладнаних для осіб з обмеженою рухливістю.

Специфікація загальносуднова судна внутрішнього плавання: самохідного, судна-штовхача, штовхача й пасажирського, а також состава, який штовхається, повинна містити відомості про обладнання для експлуатації судна з мінімальним екіпажем (з зазначенням системи (стандарту) і мінімального екіпажу);

.2 креслення загального розташування судна; креслення загального плану центра безпеки (для пасажирських суден).

Для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу) подаються креслення загального розташування судна із зазначенням розташування:

- ємкостей для зберігання газового палива (ЄЗГП) і будь-яких отворів в них;

- приміщень зберігання і підготовки палива і будь-яких отворів, що ведуть в них;
- дверей, люків і будь-яких інших отворів, що ведуть у вибухонебезпечні приміщення і простори;
- газовідвідних труб і місць забору і випуску повітря системи вентиляції вибухонебезпечних приміщень і просторів;
- дверей, ілюмінаторів, тамбурів, місць виходу вентиляційних каналів та інших отворів в приміщеннях, які примикають до вибухонебезпечних зон.*

Примітка. *Для судна, підготовленого для використання газу як палива згідно 2.12 частини VII Правил МС (зі знаком **GRS** в символі класу, див. 2.2.41) додатково надається інформація, зазначена в 2.12.4 частини VII Правил МС.

Для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

- схема вибухонебезпечних зон із зазначенням розташування на судні місць розташування емкостей для зберігання метанолу/етанолу та будь-яких отворів у них;
- схема приміщень для зберігання та підготовки палива та будь-яких отворів, що ведуть у них;
- розташування дверей, люків та інших отворів, що ведуть у вибухонебезпечні приміщення та простору;
- розташування газовідвідних труб та місць забору та випуску повітря системи вентиляції вибухонебезпечних приміщень та просторів;
- розташування дверей, ілюмінаторів, тамбурів, місць виходу вентиляційних каналів та інших отворів у приміщеннях, що примикають до вибухонебезпечної зони;

.3 перелік комплектуючого обладнання, систем, пристроїв і матеріалів судна, що є об'єктами технічного огляду Регістра (*) згідно з номенклатурою Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів та виробів, із зазначенням відомостей щодо:

- типу і основних технічних даних;
- підприємства-виготовлювача;
- надійності (тільки для систем, пристроїв, приладів та елементів автоматизації);
- схвалення Регістром або іншим, визнаним Регістром, компетентним органом;

.4 креслення вибухонебезпечних зон, просторів та приміщень (тільки для нафтоналивних і нафтозбірних суден);

.5 для суден змішаного ріка-море і внутрішнього плавання, що перевозять небезпечні вантажі:

.5.1 план боротьби за живучість судна;

.5.2 інструкція із вживання заходів у випадку аварії або події;

.5.3 перелік або загальний план із зазначенням стаціонарних установок і обладнання, що підходять для використання як мінімум в зоні 1, і установок і обладнання, що відповідають положенням щодо температури поверхні електричних і не електричних установок і обладнання згідно з 3.2.1.12 та 3.3.28 частини XIII Правил СВП;

.5.4 перелік або загальний план із зазначенням стаціонарних установок і обладнання, які не дозволяється використовувати під час навантаження, розвантаження, дегазації (для танкерів) або під час перебування поблизу або в межах призначеної берегової зони (з маркуванням червоного кольору згідно з пунктом 3.2.1.12.2 або 3.3.29.3 частини XIII Правил СВП);

.5.5 план з позначенням меж зон і розташування встановлених у відповідній зоні електричних і неелектричних установок і обладнання, призначених для використання у вибухонебезпечних зонах, а також (для танкерів) автономних систем вибухозахисту;

.5.6 перелік установок і обладнання, зазначених у підпункті .5.5, з наступною інформацією:

- установка/обладнання, розташування, маркування (рівень вибухозахисту відповідно до стандарту ДСТУ EN IEC 60079-0 або відповідного стандарту IEC чи EN, категорія обладнання відповідно до директиви 2014/34/EU або еквівалентний рівень захисту, група вибухонебезпечності, температурний клас, вид вибухозахисту, орган з випробувань) у випадку електричного обладнання для використання в зоні 0 або зоні 1 і (для танкерів) у випадку неелектричного обладнання для використання в зоні 0 (або, як альтернатива, копія сертифіката відповідності згідно з директивою 2014/34/EU);

- установка/обладнання, розташування, маркування (рівень вибухозахисту відповідно до стандарту ДСТУ EN IEC 60079-0 або відповідного стандарту IEC чи EN, категорія обладнання відповідно до директиви 2014/34/EU або еквівалентний рівень захисту, включаючи групу вибухонебезпечності і температурний клас, вид вибухозахисту, ідентифікаційний номер) у випадку електричного обладнання для використання в зоні 2 і у випадку неелектричного обладнання для використання в зоні 1 і зоні 2 (або, як альтернатива, копія сертифіката відповідності згідно з директивою 2014/34/EU);

- для танкерів - автономні системи вибухозахисту: розташування, маркування (група/підгрупа вибухонебезпечності);

.5.7 для танкерів - перелік або загальний план із зазначенням встановлених за межами вибухонебезпечних зон стаціонарних установок і обладнання, які дозволяється використовувати під час навантаження, розвантаження, дегазації, стоянки або під час знаходження в безпосередній близькості від призначеної берегової зони або в її межах, якщо вони не вказані в пунктах **.5.3** і **.5.6**.

.5.8 для танкерів типу **G** - в разі перевезення охолоджених зріджених газів, коли температура не регулюється відповідно до **3.3.15.1.1** і **3.3.15.1.3** частини XIII Правил СВП - визначення часу утримання (пункти 7.2.4.16.16, 7.2.4.16.17 ВОПНВ і документація із зазначенням коефіцієнта теплопередачі);

.5.9 інструкція щодо швидкостей завантаження та розвантаження вантажної системи танкерів типу **C** і **N**;

.5.10 інструкція з підігрівання вантажу (для суден, призначених для перевезення речовин, що мають температуру плавлення $\geq 0^{\circ}\text{C}$).

.6 перелік режимних заходів, що виконуються судновласником під час підготовки нафтозбірного судна до виконання операцій з ліквідації розливу нафти;

.7 перелік заходів та технічних рішень, що забезпечують електростатичну і гальванічну іскробезпеку (якщо вимагається Правилами), включаючи опис і схеми розміщення конструктивних засобів і обладнання, призначених для цих цілей;

.8 креслення розміщення на судні розпізнавального номера ІМО відповідно до вимог Правила XI-1/3 Конвенції СОЛАС-74/2004 (для суден, які здійснюють морські рейси: пасажирських - валовою місткістю 100 і більше, вантажних - валовою місткістю 300 і більше);

.9 креслення розпізнавальних знаків якорів (для судна внутрішнього плавання); креслення встановлення металеві пластинки з інформацією щодо Суднового свідоцтва/Свідоцтва судна внутрішнього плавання (Свідоцтва про придатність до плавання) (для барж внутрішнього плавання, що штовхаються, якщо передбачається відсутність на борту судна цього свідоцтва і Обмірного свідоцтва судна внутрішнього плавання); креслення встановлення металеві пластинки з інформацією щодо Свідоцтва про допущення ВОПНВ (для барж внутрішнього плавання, що штовхаються, які не перевозять небезпечні вантажі), і додатково (для суховантажних або наливних барж, які перевозять небезпечні вантажі) металеві або полімерної пластинки з фотокопією указанного свідоцтва, якщо передбачається відсутність на борту судна цього свідоцтва;

.10 Керівництво для власника судна (*), див. **1.3.4.11** (для малих суден) (схвалюється, якщо в нього включена Інформація про остійність та непотоплюваність, див. **4.2.7.15**);

.11 Відомість відхилень від Правил Регістра (перелік наявних в проекті рішень щодо конструкцій, матеріалів та виробів, що відрізняються від регламентованих Правилами, з обґрунтуваннями їх застосування) – у випадку застосування відхилень, див. **1.3.4.1** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності.

В обґрунтуванні відображаються: вимоги Правил щодо конструкції, матеріалу чи виробу, що замінюється, застосовані на судні конструкція, матеріал та виріб, обґрунтування можливості прийнятої заміни, що підтверджує забезпечення рівноцінного рівня безпеки при заміні, прийняте рішення;

.12 Технічний аналіз еквівалентів і/або альтернативних конструкцій та пристроїв/інженерний аналіз (див. **4.1.7**) - у випадку їх застосування (*);

.13 для суден зі знаками щодо резервування пропульсивної установки **RP-1, RP-1A, RP-1AS, RP-2** або **RP-2S** (для пасажирських суден) (що застосовується):

.1 розрахунки, які показують, що у випадку одиничної відмови судно зберігає хід і керованість відповідно до вимог 2.7.5.3 частини VII «Механічні установки» Правил МС (для суден з додатковими знаками **RP-1A, RP-1AS, RP-2** або **RP-2S**) (*).

Як альтернатива допускається подання результатів модельних або натурних випробувань;

.2 якісний аналіз відмов пропульсивної установки і рульового пристрою (відповідно до розд. 12 частини VII «Механічні установки» Правил МС) або аналіз видів і наслідків відмов (Failure Mode and Effect Analysis, FMEA) елементів пропульсивної установки на основі побудови дерева відмов або еквівалентного методу оцінки ризиків, узгодженого з Регістром (*);

.3 розрахунок крутильних коливань, в якому повинна бути окремо розглянута можливість тривалої роботи альтернативної пропульсивної установки (*);

.4 програми швартовних і ходових випробувань (можливо з включенням в програми згідно з 4.3);

.14 технічний аналіз здатності досягнення судном порту у випадку аварії згідно з 2.2.6 і 2.2.7 частини VI «Протипожежний захист» Правил МС з врахуванням інтерпретацій циркуляру ММО MSC.1/Circ.1369 (з MSC.1/Circ.1369/Add.1) (для пасажирських суден довжиною 120м та більше або які мають три і більше головні вертикальні зони (*);

.15 для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу) подається аналіз ризиків, пов'язаних з використанням і зберіганням газового палива і можливими наслідками його витоку, за методикою, погодженою з Регістром (згідно з Рекомендаціями МАКТ №146 або стандартами ISO 31000:2009 і ISO 31010:2010 або відповідними стандартами ДСТУ ISO 31000 і ДСТУ ІЕС/ISO 31010) (*).

В аналізі повинні бути розглянуті ризики пошкодження елементів конструкцій корпусу і відмов будь-якого обладнання після аварії, пов'язаної з використанням газового палива. Результати аналізу ризиків повинні бути враховані в керівництві з експлуатації;

.16 альбоми типових вузлів корпусних конструкцій, установки деталей корпусного забезпечення, заземлення суднового обладнання (допускається не подавати, якщо вузли наведені в кресленнях корпусних конструкцій та установки обладнання та забезпечення);

.17 обґрунтування умов стоянки стоянкового судна (див. 1.3.5) (*);

.18 додаткова документація для суден для обслуговування якорів:

.18.1 креслення розташування обладнання для обслуговування якорів: лебідок, стопорів якірних ланцюгів, буксирних бітенгів, кормових роллів, вантажопідіймальних засобів (при наявності), включаючи типове розташування вантажу на палубі (якорі, троси, ланцюги і т.п.) з зазначенням траєкторії буксирної лінії, граничних секторів, максимального розрахункового тягового зусилля, максимального розрахункового навантаження для кожного компоненту (**);

.18.2 для лебідки для обслуговування якорів:

.18.2.1 розрахункові критерії, включаючи розрахункові навантаження і характеристики системи аварійного віддавання троса з зазначенням часу реагування та залишкового тягового зусилля після віддавання (**);

.18.2.2 розрахунок міцності барабана з фланцями, валів з муфтами, корпусу та тормозів (*);

.18.2.3 збиральні креслення і креслення загального виду.

.18.3 для стопора якірного ланцюга:

.18.3.1 розрахункові критерії, включаючи розрахункові навантаження і характеристики аварійного віддавання тросу в експлуатаційних умовах і в нероботу стані судна (**);

.18.3.2 розрахунок міцності (*);

.18.3.3 збиральні креслення і креслення загального виду.

.18.4 для буксирних бітенгів:

.18.4.1 розрахункові критерії, включаючи розрахункові навантаження і характеристики аварійного віддавання тросу в експлуатаційних умовах і в нероботу стані судна (**);

.18.4.2 розрахунок міцності (*);

.18.4.3 збиральні креслення і креслення загального виду.

.18.5 для кормових роллів:

.18.5.1 розрахункові критерії, включаючи розрахункові навантаження (**);

.18.5.2 розрахунок міцності (*);

.18.5.3 збиральні креслення і креслення загального виду.

.18.6 креслення підкріплень та фундаментів під лебідки, стопори якірних ланцюгів, кормові ролли та біксирні бітенги з зазначенням максимального розрахункового навантаження.

.18.7 електричні схеми живлення та схеми систем керування буксирним обладнанням і обладнанням для обслуговування якорів.

.18.8 креслення розташування та технічний опис операторських станцій (інтерфейс користувача) систем керування буксирним обладнанням і обладнанням для обслуговування якорів (для описів (*)).

.18.9 креслення розташування та технічний опис пристроїв зв'язку між постом керування якірними операціями та стерновою рубкою (для описів (*)).

.18.10 розрахункова оцінка тягового зусилля (**).

.18.11 програма випробувань тягового зусилля (*);

.19 для суден, обладнаних для забезпечення тривалої експлуатації при низьких температурах (може бути наданий знак **WINTERIZATION(DAT)**):

.19.1 Керівництво з експлуатації судна в умовах низьких температур (Winterization Manual) (*);

.19.2 програми випробувань обладнання, яке в експлуатації судна піддається тривалій дії низьких температур (можливо з включенням в програми згідно з **4.3**) (див. також **4.2.13.25**);

.20 схема/план зборки та установки буксирного обладнання та місць кріплення бріделя, буксирної лінії тощо (як частина буклету аварійного буксирування (див. MSC.1/Circ.1255) для суден згідно з Правилем II-1/3-4 СОЛАС);

.21 обґрунтування складу екіпажу для суден, для яких мінімальний склад екіпажу не встановлюється державним органом/не підтверджений відповідним свідоцтвом (*);

.22 для морських суден і суден змішаного (море-ріка) плавання, обладнаних для перевезення великогазових, великогабаритних вантажів і напівзанурювальних (наплавних) суден: настанова щодо кріплення вантажів, розроблена відповідно до резолюцією ІМО А.714(17) з поправками, внесеними циркулярами ІМО MSC/Circ.664, MSC/Circ.691, MSC/Circ.740, MSC/Circ.812, MSC/Circ.1026, MSC.1/Circ.1352, MSC.1/Circ.1352/Rev.1;

Для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

.23 аналіз ризиків, пов'язаних з використанням і зберіганням метанолу/етанолу та можливими наслідками його витоку. В аналізі повинні бути розглянуті ризики пошкодження елементів конструкцій корпусу та відмов будь-якого обладнання після аварії, пов'язаної з використанням метанолу/етанолу. Результати аналізу ризиків повинні бути враховані у судовій експлуатаційній документації (*).

4.2.3 Документація щодо корпусу^{1,2}:

.1 розрахунки для визначення розмірів в'язей конструкцій корпусу, а також, якщо вимагаються Правилами, розрахунки загальної поздовжньої міцності та стійкості в'язей для всіх специфікаційних випадків завантаження судна, включаючи випадки навантаження (розвантаження) та перевезення не зернових навалювальних вантажів, і, де вимагається застосовними Правилами, розрахунки місцевої міцності; для корпусів із залізобетону - розрахунки міцності залізобетонних (сталобетонних, комплексних, композитних, з попередньо напруженого залізобетону) конструкцій, розрахунки конструкцій на розкриття тріщин і витривалість і площі поперечного перерізу анкерів; розрахунки вібрації судна та конструкцій корпусу (крім малих суден) (*);

.2 мідель - шпангоут і типові поперечні перерізи із зазначенням відстаней між основними в'язями поздовжнього та поперечного наборів, головних розмірів судна та їх співвідношень, символу класу судна. Для суден, для яких виконується розрахунок загальної поздовжньої міцності, на кресленнях указуються значення моментів опору корпусу для розрахункових перерізів;

¹ На всіх конструктивних кресленнях повинні бути зазначені розміри в'язей корпусу, їх матеріал із зазначенням категорій згідно з частиною XIII «Матеріали» Правил МС, а також наведені характерні перерізи та вузли, типи і розміри кутових швів; для залізобетонних корпусів зазначаються класи і марки бетону, класи арматурної сталі.

² Документи за підпунктами **.1**, **.2**, **.3** і **.6** повинні подаватися з першою партією документації по корпусу.

.3 конструктивний поздовжній розріз із зазначенням шпациї, меж ділянок довжини судна, положення непроникних перегородок, пілерсів, розташування надбудов і рубок.

Для залізобетонних корпусів в кресленнях відображаються з'єднання стержневої арматури (профілів) і листів, профілів і стержнів в сталобетонних і комплексних конструкціях, закладних деталей і оформлення вирізів;

.4 конструктивні креслення палуб і платформ із зазначенням величин розрахункових навантажень (у тому числі від автотранспорту, контейнерів і швартовного, буксирного та якірного устаткування), положення і розмірів вирізів, їх підкріплення, конструкцій закінчення поздовжніх комінгсів;

.5 конструктивне креслення подвійного дна (днища). Креслення повинні відображати перерізи по конструкції кінгстонних ящиків з зазначенням тиску у системі їх продування, таблицю напорів, границі непроникних відсіків, розміри та розташування горловин та інших вирізів. Для суден, призначених для перевезення навалювальних вантажів, і рудовозів, повинне вказуватися допустиме навантаження на друге дно.

.6 розтяжка зовнішньої обшивки із зазначенням меж районів корпусу судна, положення та розмірів вирізів у зовнішній обшивці, а для судна з льодовими підсиленнями – також верхньої та нижньої меж льодового поясу і відповідних їм осадок носом і кормою (з урахуванням диференту), розташування проміжних шпангоутів. Для суден із полімерних композитних матеріалів розтяжка зовнішньої обшивки подається, якщо зовнішня обшивка має різну товщину;

.7 креслення поздовжніх і поперечних перегородок, у тому числі відбійних перегородок цистерн (для цистерн повинні зазначатися висоти переливних і повітряних труб);

.8 креслення набору кормової частини та ахтерштевня;

.9 креслення набору носової частини і форштевня і для суден-штовхачів - упорів для штовхання;

.10 креслення конструкції мостових з'єднань багатокорпусних суден;

.11 для малих суден креслення кокпіту, конструкції елементів плавучості і баластового кіля з кріпленнями їх до корпусу, конструкції з'єднань каркасу корпусу, гнучких і еластичних елементів між собою і з твердим корпусом;

.12 креслення кронштейнів і викружок гребних валів, а також неповоротних насадок, спеціальних конструкцій високошвидкісних суден, повітряних каналів і огорожі повітряної подушки суден на повітряній подушці;

.13 креслення фундаментів під головні механізми, котли та підшипники валопроводу з конструкцією днища під ними із зазначенням типу, маси в робочому стані і потужності механізму, а також зазначенням, що фундаменти відповідають умовам технічної документації постачальника головних механізмів і котлів або що спеціальні вимоги постачальника до фундаментів відсутні; креслення фундаментів для підвісних двигунів і повітряних гвинтів;

.14 креслення фундаментів під допоміжні механізми, обладнання та пристрої відповідно до 2.11 частини II «Корпус» Правил МС та Правил СВП та 2.13 частини II «Корпус» Правил СЗП і 2.14 частини II «Корпус» Правил ВШС, які підлягають нагляду Регістра; на кресленнях повинні бути вказані тип і модель обладнання, повинна бути зроблена відмітка про те, що фундамент відповідає умовам постачальника обладнання або що спеціальні вимоги постачальника обладнання до фундаментів відсутні, а також маса устаткування, величина розрахункового навантаження і схема його прикладання (розглядаються підрозділом Регістра, що здійснює технічний нагляд за побудовою, на стадії поставки і монтажу);

.15 креслення машинно-котлових шахт, комінгсів, тамбурів та інших загорож отворів в корпусі судна;

.16 креслення надбудов і рубок; креслення танків водяного баласту з їх внутрішніми конструкціями (для суден зі знаком **BWM(D2)**, для вбудованих танків можуть бути суміщені з кресленнями конструкцій корпусу, (*) для танків);

.17 креслення фальшборту;

.18 розрахунки міцності фундаментів під швартовне та буксирне обладнання (*);

.19 креслення фундаментів під швартовне, якірне та буксирне обладнання; на кресленнях повинна бути зроблена відмітка про те, що фундамент відповідає умовам постачальника обладнання або що спеціальні вимоги постачальника обладнання до фундаментів відсутні, а також маса устаткування;

.20 схема контролю зварних швів і таблиця зварювання корпусу судна, що містить такі відомості:

.20.1 найменування з'єднаних елементів та їх товщину;

.20.2 форму або умовні позначення підготовки кромки;

.20.3 марки та категорії основного металу;

.20.4 марки та категорії зварювальних матеріалів;

.20.5 спосіб зварювання і положення шва у просторі.

Якщо перелічені в **.20.1 – .20.5** відомості наведено в повному обсязі в кресленнях корпусу судна, таблицю зварювання допускається не подавати;

.21 схема випробувань корпусних конструкцій на водонепроникність (допускається об'єднання зі схемою по **4.2.8.1**);

.22 креслення проходів трубопроводів, вентиляційних каналів, проходів кабельних трас і т.п. через перегородки, палуби, друге дно, водонепроникні флори і рамні в'язі;

.23 специфікації захисних покриттів відповідно до **6.5** частини «Матеріали» Правил МС (для морських та змішаного плавання суден);

.24 основні параметри амортизаційного захисту корпусу від пошкоджень при швартуваннях (для суден, які швартуються в морі до інших суден) (*);

.25 схема поділу корпусу на секції із стислою технологією складання та зварювання корпусу (*).

Опис принципового технологічного процесу стикування частин корпусу на плаву, розробленого на основі визнаних Регістром методів виконання подібних робіт (у випадку застосування);

.26 для суден із полімерних композитних матеріалів - докладний опис технологічного процесу виготовлення корпусу, що містить відомості про матеріали, методи формування елементів корпусу, необхідні умови, виконання яких потрібно при будівництві корпусу, а також аналіз місцевої та загальної міцності конструкції (*);

.27 програма проведення вимірів ходової вібрації судна і місцевої вібрації корпусних конструкцій (крім малих суден);

.28 Інструкція щодо завантаження (для морських суден, крім суден категорії II довжиною менше 90м, декейт яких не перевищує 30% водотоннажності по літню вантажну ватерлінію, а також для всіх вантажних суден змішаного ріка-море та внутрішнього плавання та малих) і Інформація (буклет) про остійність та міцність при перевезенні не зернових навалювальних вантажів (для морських суден та суден змішаного ріка-море плавання (див. **1.4.9.7** частини II «Корпус» Правил МС);

Примітка. Для навалювальних і нафтоналивних суден довжиною 150м і більше необмеженого району плавання обсяг документації повинен враховувати положення частини XVII «Загальні правила по конструкції навалювальних суден і нафтових танкерів» Правил МС.

4.2.4 Документація щодо пристроїв, обладнання та забезпечення:

.1 креслення загального розташування, основних деталей і вузлів закриттів отворів у корпусі, надбудовах, рубках і перегородках поділу судна на відсіки із зазначенням висоти комінгсів і типу закриттів;

.2 розрахунки міцності носових, бортових і кормових закриттів корпусу судна (*);

.3 креслення загального розташування механізмів і виконавчих приводів з зазначенням основних деталей та вузлів рульового пристрою; креслення загального розташування з основними деталями та вузлами засобів активного керування судном (ЗАКС);

.4 розрахунки міцності основних деталей та вузлів рульового пристрою (*);

- .5 розрахунки ефективності рульового пристрою і ЗАКС (*);
 - .6 креслення загального розташування з основними деталями та вузлами закриттів та комінгсів вантажних люків суховантажних трюмів;
 - .7 розрахунки міцності закриттів вантажних люків суховантажних суден (*);
 - .8 розрахунки якірного, швартовного, буксирного і зчального пристроїв, крилевого пристрою судна на підводних крилах, пристрою для піднімання рульової рубки, а також для буксирів – діаграми тягового зусилля і для ескортних буксирів - попередній розрахунок максимальної утримуючої сили буксира при швидкості ескортування 8 і/або 10 вуз, включаючи розрахунок пропульсивної потужності ескортного буксира, необхідної для забезпечення і підтримки зазначеного зусилля; (*);
 - .9 креслення загального розташування з основними деталями та вузлами якірного, швартовного, буксирного і зчального пристроїв, крилевого пристрою судна на підводних крилах, пристрою для піднімання рульової рубки і для малих суден швартовного пристрою з основними даними застосованого обладнання; для ескортних буксирів - креслення загального розташування буксирного пристрою для режиму ескортних операцій, що включає схему заведення буксирного троса і містить дані про мінімальне розривне навантаження компонентів буксирної лінії і міцності відповідних конструкцій;
 - .10 розрахунок сигнальних щогл і такелажу та рангоуту і такелажу суден із вітрильним озброєнням (*);
 - .11 креслення сигнальних щогл і такелажу та рангоуту і такелажу суден із вітрильним озброєнням;
 - .12 креслення загального розташування з основними деталями та вузлами леєрної огорожі;
 - .13 розрахунок основних деталей та вузлів напрямних елементів для контейнерів у вантажних трюмах (*);
 - .14 креслення загального розташування напрямних елементів для контейнерів у вантажних трюмах з основними деталями та вузлами; креслення загальних видів, вузлів і деталей пристроїв для поділу сипких вантажів;
 - .15 креслення загального розташування та кріплення з основними деталями та вузлами трапів по судну, включаючи забортні та лоцманські трапи і трап-сходні;
 - .16 креслення загального розташування з основними вузлами та деталями перехідного містка на нафтоналивних суднах і суднах для перевезення зріджених газів наливом;
 - .17 схема шляхів евакуації (при відсутності інформації на кресленнях загального розташування);
 - .18 креслення загального розташування з основними деталями та вузлами засобів доступу в приміщення вантажної зони та інші приміщення для оглядів на нафтоналивних та навалювальних морських та змішаного плавання суднах і суднах для перевезення зріджених газів наливом;
 - .19 настанова щодо засобів доступу (для нафтоналивних та навалювальних морських та змішаного плавання суден);
 - .20 розрахунок підйимального пристрою суднових барж (*);
 - .21 креслення загального виду підйимального пристрою суднових барж;
 - .22 відомість аварійного забезпечення із зазначенням основних технічних характеристик і місць його розташування на судні (*);
 - .23 документація до проекту складу судна, яка складається:
 - .23.1 пояснювальна записка по обґрунтуванню можливості експлуатації складу суден (*);
 - .23.2 загальне розташування суден при формуванні складу суден;
 - .23.3 програма випробувань складу суден;
 - .23.4 інструкція капітанам суден по експлуатації складу суден (*).
- 4.2.5 Документація щодо вантажопідйимальних пристроїв**, див. також 1.4 Правил щодо вантажопідйимальних пристроїв морських суден:

.1 специфікація вантажопідіймальних пристроїв судна (як частина загальносуднової специфікації по **4.2.2.1**) (*);

.2 креслення загального виду та розташування на судні вантажопідіймальних пристроїв з зазначенням основних характеристик (вантажопідйомність, робочі зони, виліт стріли за борт, швидкість підйому і опускання вантажу, максимальний і мінімальний виліт, швидкість повороту тощо);

.3 креслення загального виду вантажних щогл зі стрілами, суднових кранів, підйомників, ліфтів і суднових підйомних платформ, їх кріплень до суднових конструкцій і підкріплень корпусу судна в місцях їх встановлення;

.4 креслення (схема) оснастки і такелажного озброєння вантажних стріл і кранів;

.5 креслення металоконструкцій (вантажних щогл, стріл, мостів, порталів, фундаментів і колон, опорно-поворотних пристроїв кранів, шахт, кабін і напрямних суднових ліфтів, платформ і напрямних суднових підйомних платформ тощо), з розрахунками міцності та стійкості;

.6 технічна документація на механізми та їх приводи:

складальні креслення з розрізами;

креслення вантажних валів, шестерень і зубчастих коліс редукторів, а також сполучних муфт (допускається представляти у складі складальних креслень);

принципові схеми гідравлічних установок;

креслення фундаментних рам і корпусів з даними щодо зварювання (допускається представляти у складі складальних креслень);

розрахунки або результати розрахунків на міцність відповідальних напружених деталей (*);

пояснювальна записка або опис зі вказівкою основних технічних характеристик (*);

програми випробувань головного і серійного зразків механізмів;

.7 технічна документація на електричне обладнання:

опис принципу дії та основні характеристики (*);

специфікація, що включає перелік комплектуючих виробів, приладів і матеріалів (*);

конструктивні складальні креслення;

принципова схема електричного приводу;

програма випробувань;

.8 креслення деталей вантажопідіймальних пристроїв з розрахунками міцності або доказами рівноцінної міцності зі стандартними деталями, які схвалені Регістром (щодо розрахунків (*));

.9 креслення приладів безпеки (у необхідних випадках з розрахунками міцності) (щодо розрахунків (*));

.10 креслення кріплення вантажопідіймального пристрою «по-похідному»;

.11 схема зусиль, що діють на напружені елементи вантажопідіймального пристрою;

.12 розрахунки або результати розрахунків міцності несівних конструкцій, а також розрахунки стійкості стрілових кранів і стріл на гнучкому підвісі (*);

.13 інструкція для роботи спареними вантажними стрілами з зазначенням робочої зони, допустимого робочого навантаження, типу, розмірів і схеми такелажу;

.13 програма випробувань вантажопідіймального пристрою в зборі на заводі-виробнику і після встановлення на судні.

Технічна документація на крани, лебідки, металоконструкції, деталі і прилади безпеки вантажопідіймальних пристроїв може представлятися окремо (незалежно від технічної документації на судно), проте з вказуванням типів і призначень суден і плавучих споруд, для яких вони призначені.

.14 документація по зварювальним з'єднанням металоконструкцій;

.15 документація по нанесенню маркування на вантажопідіймальний пристрій і окремі деталі, які підлягають огляду Регістром.

4.2.6 Документація щодо обладнання судна.

4.2.6.1 Документація щодо рятувальних пристроїв і засобів:

.1 креслення розташування рятувальних і чергових шлюпок, рятувальних плотів, морських евакуаційних систем і пристроїв для їх спуску, а також засобів для посадки людей у колективні рятувальні засоби, що знаходяться на воді;

.2 креслення кріплення спускових пристроїв для колективних рятувальних засобів і чергових шлюпок, а також засобів посадки в них;

.3 креслення кріплення колективних рятувальних засобів і чергових шлюпок по-похідному;

.4 креслення розташування місць збору та посадки в колективні рятувальні засоби і засобів освітлення та захисту від хвиль, а також захисту від попадання води в колективні рятувальні засоби;

.5 креслення розташування і кріплення індивідуальних рятувальних засобів;

.6 необхідні розрахунки і дані, що підтверджують виконання Правил Регістра (*).

4.2.6.2 Документація щодо сигнальних засобів:

.1 креслення розташування та кріплення сигнально-розпізнавальних та сигнально-проблискових ліхтарів, а також піротехнічних і звукових сигнальних засобів із зазначенням основних координат їх розташування;

.2 перелік сигнальних засобів з зазначенням їх основних технічних характеристик та кількості сигнальних засобів (*).

4.2.6.3 Документація щодо ходового містка:

.1 креслення планування ходового містка (для морських суден та суден змішаного і внутрішнього плавання), що показує:

.1.1 планування містка, включаючи конфігурацію і розташування всіх робочих місць на містку, в тому числі робочих місць для виконання додаткових функцій містка, з відображенням ширини проходів, висоти підволоків, висоти отворів і дверей, відстані між настилом палуби та нижньою крайкою обладнання, встановленого на підволок, а також окремо встановлених від обладнання джерел живлення, приладів опалення, вентиляції, зв'язку, сигналізації та освітлення;

.1.2 конфігурацію та розміри пультів робочих місць;

.1.3 крісла, встановлені для використання на робочих місцях, з зазначенням мінімальної та максимальної висоти їх регулювання та відстаней горизонтального їх переміщення;

.2 креслення розміщення обладнання (не менше чим у двох проекціях).

В кресленнях слід указати розміщення всіх блоків радіо-, навігаційного та іншого обладнання на пультах робочих місць, а також в інших місцях ходового містка і за його межами функціонально пов'язаного з ходовим містком, при цьому слід указати (при наявності):

.2.1 пульти керування (вбудовані чи виносні) подачі оповіщення у разі лиха;

.2.2 УКХ- радіоустановки, включаючи будь-які пульти керування;

.2.3 ПХ- або ПХ/КХ- радіоустановки, включаючи будь-які пульти керування, кінцеві пристрої літеродрукування (принтери);

.2.4 засоби супутникового радіозв'язку, включаючи принтери;

.2.5 приймачі, що забезпечують безперервне спостереження за оповіщенням ЦВВ на 70-м каналі (УКХ), частоті 2187.5кГц, частотах ЦВВ КХ-діапазону;

.2.6 приймачі служби НАВТЕКС та розширеного групового виклику (РГВ);

.2.7 пристрої зазначення місцезнаходження судна та рятувального засобу для цілей пошуку та рятування: радіолокаційний відповідач (РЛВ) судовий і рятувального засобу, передавач автоматичної ідентифікаційної системи (АІС) судовий і рятувального засобу (АІС-РЛВ), аварійні радіобуї;

- .2.8 УКХ- радіоапаратура двостороннього радіотелефонного зв'язку та зарядні пристрої;
- .2.9 УКХ- радіоапаратура двостороннього радіотелефонного зв'язку з повітряними суднами та зарядні пристрої (для пасажирських суден);
- .2.10 лампа аварійного освітлення, що одержує живлення від резервного джерела електричної енергії (акумулятори ГМЗЛБ);
- .2.11 зарядний пристрій для резервного джерела електричної енергії (акумулятори ГМЗЛБ);
- .2.12 суднова система охоронного повідомлення (СОП) і пристрої (кнопки) приведення її в дію;
- .2.13 розподільні щити для живлення радіо- та навігаційного обладнання (з пристроями захисту);
- .2.14 оптичний пристрій передачі показників магнітного компасу;
- .2.15 прийомоіндикатор ГНСС;
- .2.16 система приймання зовнішніх звукових сигналів;
- .2.17 лаг і його репітери;
- .2.18 ехолот і його репітери;
- .2.19 гірокомпас і його репітери (для показань курсу, для пеленгування (гіроазимуту));
- .2.20 покажчик кутової швидкості повороту судна;
- .2.21 апаратура АІС;
- .2.22 ручне керування рулем, перемикач режиму керування рулем, система керування курсом/траєкторією судна;
- .2.23 радіолокаційні станції;
- .2.24 електронна картографічна навігаційно-інформаційна система (ЕКНІС);
- .2.25 обладнання системи дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден (ДІКМС);
- .2.26 обладнання системи сигналізації про несення ходової навігаційної вахти (ССХВ);
- .2.27 індикатори частоти обертання, зусилля та напрямку упора гребного гвинта; кроку та режиму роботи гвинтів регульованого кроку; кутового положення пера руля; зусилля та напрямку упора підрулювального пристрою;
- .2.28 обладнання телевізійної системи охоронного спостереження (ТСОС);
- .2.29 записувач даних рейсу (ЗДР);
- .2.30 керування свистком/тифоном;
- .2.31 головний щит сигналізації (пристрої і покажчики системи аварійно-попереджувальної сигналізації, що впливають на безпеку судноводіння);
- .2.32 внутрішній судновий зв'язок (обладнання автоматичного телефонного зв'язку, внутрішнього радіозв'язку та командно-мікрофонного поста командно-трансляційного пристрою);
- .2.33 керування пропульсивною установкою;
- .2.34 керування підрулювальним пристроєм;
- .2.34 щит машинної сигналізації;
- .2.36 щит пожежної сигналізації системи виявлення пожежі та приведення в дію систем аерозольного пожежогасіння;
- .2.37 аварійна зупинка системи вентиляції;
- .2.38 щит вантажної сигналізації;
- .2.39 щит/екран сигналізації;

.2.40 система керування склоочисниками-обігрівом ілюмінаторів; біноклі; сигнальні прапори;

.2.41 кнопки регуляторів освітлення;

.2.42 індикатори ввімкнення сигнально-розпізнавальних ліхтарів та сигналізації погасання вогнів (комутатор);

.2.43 обладнання автоматизації на ходовому містку, див. **4.2.14.12**;

.2.44 обладнання системи приймання зовнішніх звукових сигналів (СПЗЗС);

3 креслення зон видимості із ходового містка (для морських суден та суден змішаного плавання з найбільшою довжиною 55м і більше), що включають:

.3.1 зони видимості поверхні моря з місця керування судном (для указаних суден та суден внутрішнього плавання з врахуванням, якщо застосовується, складу суден, що штовхаються судном-штовхачем);

.3.2 зони видимості в горизонтальній площині зі всіх робочих місць керування судном, включаючи окремі тіньові сектори і суму тіньових секторів в напрямку носової кінцевої частини судна по дузі горизонту 180° (від борту до борту);

.3.3 зону видимості у вертикальній площині в напрямку носової кінцевої частини судна до 10° на кожен борт при різних умовах осадки, диференту та розташування палубного вантажу з місця керування судном і робочого місця для судноводіння і маневрування, включаючи лінію прямої видимості по верхній крайці вікна з положення стоячи при кильовій хитавиці $\pm 5^\circ$ та по нижній крайці вікна з положення сидячи;

.3.4 видимість борта судна з крил ходового містка;

.3.5 розташування вікон, включаючи їх нахил, розміри, простір між вікнами і висоту нижньої та верхньої кромок над поверхнею палуби містка, а також висоту підволока;

4 перелік всього обладнання, що встановлюється на ходовому містку (*) з зазначенням назви та типу.

Для самохідного морського судна і судна змішаного плавання проектна документація пов'язана з конструкцією ходового містка, його оснащенням обладнанням радіо та навігаційних систем та іншим судовим обладнанням повинна розроблятися з врахуванням Додатка до частини V «Навігаційне обладнання» Правил щодо обладнання морських суден.

Для самохідного морського і змішаного море-ріка та ріка-море плавання судна зі знаком **NAV-1** проектна документація повинна подаватися з врахуванням вимог **1.3.7** та складу обладнання згідно з **3.2.23** частини V «Навігаційне обладнання» Правил щодо обладнання морських суден.

Для самохідного судна внутрішнього плавання зі знаком **NAV-1**, рульова рубка якого спеціально обладнана для керування судном однією людиною з використанням радіолокаційної станції, проектна документація повинна враховувати склад обладнання в рульовій рубці відповідно до розділу **11** частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення. Сигнальні засоби» Правил СВП.

4.2.6.4 Документація щодо радіоблаَدнання:

.1 схема електричних з'єднань всіх блоків (згідно з свідоцтвом/сертифікатом про схвалення типу) радіоблаَدнання. При цьому повинні бути відображені (що застосовується):

.1.1 схема комутації антен;

.1.2 схема живлення від основного, аварійного та резервного джерел електроенергії (акумулятори ГМЗЛБ);

.1.3 пристрої захисту та відключення, а також засоби захисту від радіоперешкод;

.1.4 підключення зарядних пристроїв;

.1.5 тип (марка) і переріз жил кабелів;

.2 блок-схема (схема електричних з'єднань всіх блоків) командного трансляційного пристрою з відображенням місць розташування головного та виносних командних мікрофонних постів;

.3 креслення розташування антенних пристроїв (в трьох проекціях). При цьому повинні бути відображені (при наявності):

.3.1 всі передавальні антени, включаючи узгоджуючі пристрої;

.3.2 всі приймальні антени;

.3.3 антени обладнання супутникового зв'язку;

.3.4 розташування вільно спливаючого супутникового аварійного радіобуя;

.3.5 розташування мікрофонів системи приймання зовнішніх звукових сигналів;

.4 розрахунок ємності резервного джерела електричної енергії (акумуляторів) для живлення радіобудови ГСЗЛБ (*);

.5 розрахунок дальності дії УКХ- та ПХ-радіоустановок (*).

4.2.6.5 Документація щодо навігаційного обладнання:

.1 схема електричних з'єднань всіх блоків (згідно з свідоцтвом/сертифікатом про схвалення типу) електронавігаційного обладнання. При цьому повинні бути відображені (що застосовується):

.1.1 схема комутації антен;

.1.2 схема живлення від основного та аварійного джерел електроенергії;

.1.3 пристрої електричного захисту і відключення;

.1.4 підключення прийомоіндикатора ГНСС до УКХ/ПХ/КХ – радіоустановок, обладнанню супутникового зв'язку, іншому навігаційному обладнанню;

.1.5 з'єднання гірокомпаса/пристрою дистанційної передачі курсу з іншим обладнанням;

.1.6 підключення до записувача даних рейсу (ЗДР);

.1.7 тип (марка) і переріз жил кабелів;

.2 креслення розташування антенних пристроїв (в трьох проекціях). При цьому повинні бути відображені (при наявності):

.2.1 всі антени випромінювання та приймання сигналів;

.2.2 антени РЛС (з зазначенням радіуса обертання антени, а також будь-яких суднових конструкцій або вантажу (щогли, стріли, контейнери і т.ін.), що можуть перешкоджати поширенню радіохвиль або погіршувати експлуатаційні характеристики РЛС);

.2.3 антени прийомоіндикаторів ГНСС;

.2.4 розташування основного/запасного магнітного компаса;

.2.5 розташування фіксованого та вільно спливаючого спеціальних захисних контейнерів (капсул) записувача даних рейсу;

.3 перелік інформації (даних), що записується записувачем даних рейса, з зазначенням формату та джерела даних (обладнання, датчиків) (якщо застосовується) (*).

4.2.7 Документація щодо остійності і маневреності (*), крім позначених нижче документів):

.1 теоретичні креслення, таблиці координат теоретичного креслення;

.2 гідростатичні криві;

.3 криві площі і статичних моментів шпангоутів;

.4 розрахунки та криві плечей остійності форми (пантокарени) з ескізами об'ємів корпусу, що враховуються;

.5 зведена таблиця водотоннажності, положення центра ваги, диференту та початкової остійності для різних варіантів навантаження;

.6 розрахункові матеріали, пов'язані з перевіркою остійності судна за Правилами: таблиці мас для різних варіантів навантаження судна із зазначенням розподілу вантажу, палива, прісної води та рідкого баласту по цистернах; розрахунки амплітуд хитамиці та критерію погоди; схеми парусності й розрахунки кренувальних моментів; розрахунки крену від скупчення пасажирів і циркуляції; розрахунки при зледенінні (при необхідності) з врахуванням конструкції та обладнання судна, що забезпечують ефективний захист від зледеніння (при наявності), кутів заливання, поправок на вплив вільних поверхонь рідких вантажів і запасів і т. п.; схема розташування палубних вантажів;

.7 діаграми статичної і, за необхідності, динамічної остійності, розрахунки допустимих моментів і зведена таблиця результатів перевірки остійності, що вимагається Правилами, для різних випадків навантаження (зведену таблицю допускається формувати в Інформації про остійність); для ескортних буксирів – розрахунки (попередні) остійності буксира в режимі ескортних операцій;

.8 розрахунки остійності при навантаженні, вивантаженні та розміщенні не зернових навалювальних вантажів (для суден, що перевозять такі вантажі);

.9 додаткова технічна документація для судна, занятого перевезенням зерна насипом:

.9.1 розрахунок і криві об'ємів вантажних приміщень і положень центра ваги залежно від рівня заповнення приміщення;

.9.2 розрахунок і криві кренувальних моментів через зсув зерна (при наявності обладнання, що обмежує зсув, і без нього) залежно від рівня заповнення відсіку для спільного й роздільного завантаження вантажних приміщень;

.9.3 діаграма або таблиця контролю остійності судна за граничним значенням кренувальних моментів і розрахунки, на підставі яких вона побудована (можуть представлятися при схваленні Інформації про остійність судна при завантаженні зерном);

.9.4 розрахункові матеріали по типових планах завантаження зерном (розподіл запасів, баласту, вантажу, розрахунок навантаження, перевірочні розрахунки остійності, розрахунки, що обґрунтовують рекомендації з баластування й т.п.). Розрахунки проводяться для судна на початку й наприкінці рейсу й, якщо необхідно, для самого несприятливого проміжного стану;

.9.5 креслення обладнання для перевезення зерна, якщо воно встановлюється, разом з розрахунками міцності (ставиться штамп про схвалення);

.9.6 перевірочні розрахунки міцності судна для випадків нерівномірного завантаження по довжині судна;

.10 програма модельних випробувань і експериментальних досліджень остійності в перехідному і експлуатаційному режимах плавання суден на підводних крилах;

.11 розрахунки і програма експериментальних, при необхідності модельних, досліджень і випробувань остійності в режимі руху на повітряній подушці судна на повітряній подушці;

.12 програма натурних маневрених випробувань відповідно до Керівництва по визначенню маневрених характеристик суден (для суден довжиною 100м і більше і хімовозів та газовозів, побудованих 1.01.2004 р. і після цієї дати, крім високошвидкісних, і відповідно до вимог Правил щодо маневрених характеристик для інших суден і составів суден (для інших суден і составів суден програма маневрених випробувань може бути частиною програми ходових випробувань судна чи составу суден по **4.3**) (ставиться штамп про схвалення);

.13 програма випробувань для оцінки остійності і незатоплюваності судна (для малих суден відповідно до **1.3.5** частини IV «Остійність, непотопність і надводний борт» Правил М (ставиться штамп про схвалення);

.14 схема укладання твердого баласту (при наявності баласту) (ставиться штамп про схвалення);

.15 Інформація про остійність (попередня) (ставиться штамп про схвалення) і розрахункові матеріали, якщо ці матеріали не ввійшли до складу документації, що подається відповідно до **4.2.7.1–**

4.2.7.9 або потребують корегування за результатами кренування (*) щодо розрахункових матеріалів). Для не морських суден складається попередня Інформація про остійність та непотопність (об'єднана з інформацією по **4.2.8.8**), котра для малих суден може входити окремим розділом до складу Керівництва для власника судна. Для морських суден в Інформацію про остійність допускається вводити окремим розділом Інформацію про аварійну посадку і остійність або Інформацію про наслідки затоплення відсіків по **4.2.8.8**. Для остаточного схвалення Інформації про остійність і Інформації про остійність та непотопність, якщо вимагається кренування судна, подається Протокол кренування судна і відкоригована, при необхідності, з врахуванням його результатів, Інформація;

.16 Інформація про остійність судна при завантаженні зерном (для судна, занятого перевезенням зерна насипом) (ставиться штамп про схвалення). Для схвалення Інформації про остійність судна при завантаженні зерном, крім документації, зазначеної в **4.2.7.9**, необхідно надати Протокол кренування судна, з врахуванням результатів якого складена Інформація;

.17 Інформація про місця укриття (для суден зі знаками обмеження районів плавання: **R3-S, R3-RS, B-R3-S, B-R3-RS, C-R3-S, C-R3-RS, D-R3-S, D-R3-RS, R3, R3-IN, B-R4-RS, R4-RS**).

4.2.8 Документація щодо поділу на відсіки (*), крім позначених нижче документів):

.1 схема поділу судна на відсіки, що показує розташування усіх водонепроникних конструкцій та отворів із зазначенням типу їх закриттів, а також розташування пристроїв для вирівнювання крену і диференту пошкодженого судна;

.2 матеріали з ймовірнісної оцінки поділу судна на відсіки з розрахунками індексів поділу на відсіки (якщо вимагається);

.3 розрахунки аварійної посадки та остійності судна, включаючи діаграми статичної остійності;

.4 пантокарени (для пошкодженого судна), якщо це необхідно при прийнятому методі розрахунку аварійної остійності;

.5 розрахунки перерізів перетоків і часу випрямлення судна;

.6 таблиця координат кутових точок відсіків та цистерн;

.7 документація установки датчиків системи аварійно-попереджувальної сигналізації появи води у відсіках пасажирського, навалювального судна або вантажного судна з одним трюмом і довжиною менше 100м, як визначено в частині V «Поділ на відсіки» Правил МС. Документація повинна, як мінімум, включати:

технічний опис устаткування системи аварійно-попереджувальної сигналізації появи води;

однолінійні схеми системи аварійно-попереджувальної сигналізації появи води (ставиться штамп про схвалення);

документи із вказівкою місцезнаходження обладнання аварійно-попереджувальної сигналізації появи води (ставиться штамп про схвалення);

Керівництво з використання аварійно-попереджувальної сигналізації появи води у відсіках судна (див. **3.4.11.4** частини V «Поділ на відсіки» Правил МС) (ставиться штамп про схвалення).

.8 Інформація про аварійну остійність (попередня) (ставиться штамп про схвалення), див. також **4.2.7.15**, і розрахункові матеріали, на основі яких вона складена, по **4.2.8.3**, якщо ці матеріали подаються разом з Інформацією або потребують корегування (*) щодо розрахункових матеріалів). Інформація про аварійну остійність, при необхідності, корегується з врахуванням уточнення початкової остійності за результатами кренування та, при необхідності, випробувань судна.

Інформація про наслідки затоплення відсіків (для морських суховантажних суден довжиною $L_1 < 80$ м (див. **1.4.9** частини V «Поділ на відсіки» Правил МС) (замість Інформації про аварійну остійність);

.9 Схема та Інструкція боротьби за живучість (для морських суден і суден змішаного плавання) (ставиться штамп про схвалення).

4.2.9 Документація для призначення надводного борта:

.1 розрахунок надводного борту (для морських суден та суден, що здійснюють міжнародні рейси, змішаного ріка-море плавання - форми Регістра **1.11.2** і **1.11.2.1**) (*) та креслення вантажної марки

(крім, щодо креслення вантажної марки, для малих суден довжиною менше 10м прибережних 3-5 районів плавання);

.2 креслення марок осадок і шкал осадок (для суден внутрішнього плавання) і шкал осадок для малих суден довжиною більше 6.0м;

.3 креслення загального розташування отворів і закриттів, що забезпечують водонепроникність зовнішніх обмежувальних конструкцій судна (зовнішніх дверей, вантажних люків, службових люків; носових, бортових та кормових дверей та апарелів; ілюмінаторів і вікон, штормових шпигатів і портиків, донно-бортової арматури систем забортної води, стічно-фанової і т. ін.; повітряних труб і вентиляційних головок, закриттів вентиляційних каналів, світлових люків машинних приміщень і т. ін. (може бути використане креслення по 4.2.4.1 з доповненням його необхідною інформацією (кресленням) (*);

.4 умови призначення надводного борту (для морських суден та суден, що здійснюють міжнародні рейси, змішаного ріка-море плавання - форма Регістра 1.11.1) (*);

.5 креслення укладки і кріплення палубного лісного вантажу (при його перевезенні і призначенні лісного надводного борту);

.6 дані щодо забезпечення безпеки екіпажу і пасажирів (фальшборт, леєрна огорожа, перехідні містки і переходи і т.п. (м.б. в 4.2.9.4) (*);

.7 розрахунок посадки та остійності судна із затопленими відсіками (для морських та змішаного ріка-море плавання суден зі зменшеним надводним бортом) (*).

При визначенні надводного борту використовується або подається документація:

теоретичне креслення (по 4.2.7.1);

креслення загального розташування (по 4.2.2.2);

визначення розмірів в'язей конструкцій корпусу (по 4.2.3.1);

розрахунок міцності закриття вантажних люків суховантажних суден (по 4.2.4.7);

Інформація про остійність (по 4.2.7.15 після корегування, при необхідності);

Інструкція щодо завантаження (якщо вимагається застосовними Правилами) (по 4.2.3.28 чи 4.2.3.29).

4.2.10 Документація щодо протипожежного захисту:

.1 документи з конструктивного протипожежного захисту;

.1.1 креслення розташування протипожежних конструкцій, включаючи двері і місця проходу (вирізи) в цих конструкціях, із зазначенням категорій приміщень згідно з:

для морських суден - 2.2.1.3, 2.2.1.5, 2.3.3 або 2.4.2 частини VI «Протипожежний захист» Правил МС;

для суден змішаного ріка-море плавання - 2.2.1.3, 2.2.3.2.1, 2.2.3.2.2 і 2.2.3.2.6 частини V «Протипожежний захист» Правил СЗП,

а також номерів сертифікатів про типове схвалення протипожежної конструкції, дверей та місць проходу (вирізи);

.1.2 схеми або опис ізоляції, зашиття, облицювання, покриттів палуб і інших оздоблювальних матеріалів із вказівкою номерів свідоцтв про схвалення типу матеріалу, виданих відповідно до Міжнародного кодексу про застосування процедур випробування на вогнестійкість (див.:

для морських суден - 1.6 і 2.1.1.5 - 2.1.1.9 частини VI «Протипожежний захист» Правил МС;

для суден змішаного ріка-море плавання – 1.6, 2.2.7-2.2.9, 2.2.11, 2.2.12, 2.2.14-2.2.16 і 2.7.2.5 частини V «Протипожежний захист» Правил СЗП;

для суден внутрішнього плавання – 1.2 і 2.2 частини V «Протипожежний захист» Правил СВП;

для малих суден – 1.2 і 2.2 частини X «Протипожежний захист» Правил М;

для високошвидкісних суден – 1.2 і 2.1 частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС);

.1.3 розрахунки (*), що вимагаються:

для морських суден – в **2.1.1.4** і **2.1.1.10** частини VI «Протипожежний захист» Правил МС;

для суден змішаного ріка-море плавання – в **2.1.1.4** частини V «Протипожежний захист» Правил СЗП);

для суден внутрішнього плавання – в **2.2.10** частини V «Протипожежний захист» Правил СВП);

для малих суден – в **2.2.7** частини X «Протипожежний захист» Правил М;

для високошвидкісних суден – в **2.1.12** частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС;

.2 принципіві схеми систем пожежогасіння і, якщо застосовується, системи виявлення диму шляхом забору проб повітря з розрахунками й іншими даними, що підтверджують виконання вимог частин «Протипожежний захист» відповідних Правил МС, Правил СЗП, Правил СВП і Правил М та Правил ВШС (*) щодо розрахунків).

Документація повинна містити дані щодо розмірів труб (діаметр і товщина стінки), конструкції трубопроводів (матеріалів, ізоляції, технології виготовлення, монтажу, розміщення, гідравлічних випробувань тощо, а також дані щодо матеріалів застосованих труб, матеріалів прокладок і типах з'єднань труб;

.3 принципова схема і креслення розташування побутової установки скрапленого газу (при наявності);

.4 відомість протипожежного забезпечення (*).

.5 конструктивні креслення вузлів і деталей протипожежних конструкцій з зазначенням документів про проведення вогневих випробувань, що вимагаються;

.6 конструктивні креслення ізоляції, захиття й палубних покриттів;

.7 креслення розташування протипожежного забезпечення і аварійних дихальних пристроїв;

.8 відомість запасних частин та інструментів (*);

.9 попередній план протипожежного захисту (*) згідно з **1.4** частин VI і V «Протипожежний захист» Правил МС і Правил СЗП відповідно (для морських і змішаного ріка-море плавання суден), а також згідно з **1.2** частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС (для високошвидкісних суден) (штамп про схвалення ставиться по завершенні побудови судна).

Для суден внутрішнього плавання (див. **1.4** ч.V Правил СВП) та малих суден (див. **1.4.3** ч. X Правил М) подається план протипожежного захисту чи буклет; для пасажирських суден внутрішнього плавання подається план забезпечення безпеки (замість плану протипожежного захисту). Для суден внутрішнього плавання, щодо змісту плану протипожежного захисту, див. **1.4** і для пасажирських суден, щодо змісту плану забезпечення безпеки, див. **7.7.1** частини V «Протипожежний захист» Правил СВП;

.10 розрахунки теплового випромінювання від полум'я, яке може виникнути при пожежі, що впливає на ємкості з газовим паливом, а також інше обладнання і простори, пов'язані з газовим паливом (*) (для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу);

.11 креслення або схема електрохімічного захисту нафтоналивного судна;

Для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

.12 схема протипожежної системи водяного зрошення, включаючи трубопроводи, клапани, сопла та фітинги, а також схема системи порошкового гасіння та системи піногасіння, інструкції з їх експлуатації та розрахунок продуктивності.

4.2.11 Документація щодо механічних та котельних установок:

.1 креслення загального розташування механізмів, котлів і обладнання в машинних приміщеннях (для морських і змішаного ріка-море плавання суден в машинних приміщеннях категорії А, див. **1.2** частини VII «Механічні установки» Правил МС, для суден внутрішнього плавання в машинних приміщеннях категорії А, див. **1.2** частини VI «Механічні установки» Правил СВП, для малих суден в машинних приміщеннях, див. **1.2** частини VI «Механічні установки. Механізми. Системи і

трубопроводи» Правил М, для високошвидкісних суден в машинних приміщеннях підвищеної пожежонебезпеки, див. 1.1 частини IX «Механізми» Правил ВШС) і в приміщеннях аварійних дизель-генераторів із зазначенням вузлів кріплення до відповідних конструкцій судна, проходів і вихідних шляхів;

.2 креслення установки на фундаменти і вузлів кріплення і заземлення головних механізмів, підшипників валопроводу і котлів;

.3 схема та опис (щодо опису (*) дистанційного керування головними механізмами з відомостями про обладнання дистанційних постів керування органами керування, приладами індикації та сигналізації, засобами зв'язку та іншими пристроями.

Примітка. При поставці систем дистанційного керування головними механізмами комплектно з головними двигунами і/або гвинтурульовими колонками указані схему та опис допускається подавати у складі документації згідно з 12 частини 4 «Технічний нагляд за виготовленням виробів» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів;

.4 креслення розташування обладнання паливних та мастильних цистерн;

.5 креслення розташування паливних ємкостей із зазначенням відстані від обшивки борту і днища до ємкостей; креслення опор та інших конструкцій, які забезпечують кріплення і обмежують переміщення паливних ємкостей (для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу)).

Примітки. 1. Щодо паливних ємкостей ЗПГ (ємкість для зберігання зрідженого газового палива) повинна бути подана технічна документація в обсязі, що вимагається для схвалення вантажної ємкості для ЗПГ згідно з вимогами Міжнародного кодексу безпеки суден, що використовують гази та інші види палива з низькою температурою спалаху.

2. Щодо паливних ємкостей КПГ (ємкість для зберігання компримованого (стиснутого) газового палива) повинна бути подана технічна документація в обсязі, що вимагається для схвалення вантажної ємкості для перевезення КПГ на газозозі згідно з вимогами Правил класифікації та побудови суден для перевезення стиснутого природного газу. Якщо при цьому використовуються стандартні балони, то подається розрахунок допустимого тиску;

.5.1 для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

- креслення розташування паливних ємкостей із зазначенням відстані від обшивки борту і днища до паливних ємкостей для метанолу/етанолу;

- креслення опор та інших конструкцій, які забезпечують кріплення і обмежують переміщення паливних ємкостей для метанолу/етанолу;

.6 документація на валопровід:

.6.1 креслення загального вигляду валопроводу (*);

.6.2 креслення дейдвудної труби та деталей дейдвудного пристрою, включаючи ущільнення, креслення кожуха захисту простору між дейдвудною трубою та маточиною гребного гвинта ;

.6.3 схеми змащення та охолодження дейдвудних підшипників та ущільнень дейдвудних пристроїв;

.6.4 креслення валів (гребних, проміжних, упорних);

.6.5 креслення з'єднань валів і з'єднувальних муфт;

.6.6 креслення опорних і упорних підшипників валопроводу та їх кріплення до фундаментів;

.6.7 розрахунок міцності валів і деталей їх з'єднань (*);

.6.8 розрахунок кількості опор валопроводу, координат їх розташування й навантажень, що сприймаються опорами (*);

.6.9 розрахунок параметрів центрування валопроводу (*);

.6.10 розрахунок посадки гребного гвинта і сполучних муфт валопроводу (*);

.6.11 розрахунки на крутильні коливання відповідно до вимог: для морських і змішаного ріка-море плавання суден - розділу 8 частини VII «Механічні установки» Правил МС, для суден внутрішнього плавання - розділу 8 частини VI «Механічні установки» Правил СВП і для малих суден - 2.11 частини V «Механічні установки. Механізми. Системи і трубопроводи» Правил М (*). В окремих випадках

може вимагатися розрахунок осьових та згинних (відповідно до вимог розділу 5 частини VII «Механічні установки» Правил МС) коливань.

Примітки: 1. У документації повинні зазначатися відомості з обробки та геометрії робочих поверхонь, термічної обробки, допусків сполучених деталей, гідравлічних випробувань, неруйнівного контролю та ін.

2. При поставці гвинта регульованого кроку комплектно з пропульсивною установкою документацію, указану в 4.2.11.6.2-4.2.11.6.11, допускається надавати у складі документації згідно з 6 частини 4 «Технічний нагляд за виготовленням виробів» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів;

.7 розрахунок потужності головних механізмів для суден льодових класів **Ice2-Ice6** згідно з вимогами 2.1 і балтійських класів **IA Super, IA, IB** і **IC** згідно з вимогами 2.9.1 частини VII «Механічні установки» Правил МС до мінімального значення потужності на гребних валах суден (для морських і змішаного ріка-море плавання суден) (*);

.8 документи на гребний гвинт та інший рушій (для рушіїв, що не охоплені Правилами, перелік документації встановлюється за узгодженням з Регістром у кожному конкретному випадку):

.8.1 креслення загального виду гребного гвинта (*);

.8.2 розрахунок міцності лопаті гребного гвинта, а для гвинтів зі знімними лопатями та гвинтів регульованого кроку (ГРК) – також розрахунок кріплення лопатей до маточини (*).

.8.3 креслення лопаті, маточини, обтічника, а також деталей їх кріплення (для гребного гвинта зі знімними лопатями і ГРК);

.8.4 креслення кріплення гребного гвинта до гребного вала;

.8.5 опис систем зміни кроку й керування ГРК (*);

.8.6 схеми систем зміни кроку й керування ГРК;

.8.7 креслення механізму зміни кроку (МЗК) в зборі (*);

.8.8 креслення основних деталей МЗК, у тому числі вала, гідроциліндрів, силових штанг, поршнів, повзунів, букси вводу мастила в зборі, труб підведення мастила до гідроциліндра в маточині.

Примітка. Документацію, указану в 4.2.11.8.2-4.2.11.8.8, допускається подавати у складі документації згідно з 7 частини 4 «Технічний нагляд за виготовленням виробів» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів;

.9 креслення загального вигляду повітряного гвинта, крильчастих і водометальних рушіїв, гребного колеса, гвинта вентиляторів для створення повітряної подушки та їх розрахунки (щодо розрахунків (*));

.10 документи на засоби активного керування судном (ЗАКС):

.10.1 креслення установки та кріплення ЗАКС;

.10.2 інформація, що підтверджує відповідність конструкції ЗАКС умовам експлуатації (*);

.10.3 креслення загального виду з необхідними розрізами та вузлами ущільнень;

.10.4 розрахунки гребного гвинта (або імпелера водометів), валів, муфт, зубчастих коліс та шестерень рушійних колонок, водометів і підрулювальних пристроїв (при застосування ГРК – див. 4.2.11.8) (*);

.10.5 креслення гребного гвинта (або імпелера водометів), валів, муфт, зубчастих коліс та шестерень рушійних колонок, водометів і підрулювальних пристроїв (при застосування ГРК (див. 4.2.11.8));

.10.6 розрахунки міцності ведучого вала ротора, лопаті, передачі крильчастих рушіїв (*);

.10.7 креслення валів, передач, роторів, лопатей і механізмів повороту лопатей крильчастих рушіїв;

.10.8 креслення підшипників та ущільнень;

.10.9 розрахунки з'єднань, креслення насадок гвинтів і тунелів з інформацією про допустимий зазор між гвинтом і тунелем (насадкою) в зборі (*);

.10.10 креслення деталей корпусу і креслення реверсно-рульових пристроїв водометів;

.10.11 схеми систем охолодження, змащування, гідравліки розвороту колонок (лопатеї ГРК), а також дані трубопроводів перерахованих систем;

.10.12 розрахунки електроприводу для електроприводних ЗАКС (*);

.10.13 схеми електроприводу для електроприводних ЗАКС;

.10.14 документація на системи контролю, керування та захисту;

.10.15 розрахунки крутильних коливань (для головних ЗАКС та систем динамічного позиціонування) і ресурсу підшипників кочення (*);

Додатково Регістром може вимагатися надання розрахунків обертових і маятникових коливань для гвинторульових колонок у випадку їх використання як головних ЗАКС (*);

.10.16 специфікація ЗАКС, що включає його основні характеристики, а також специфікація матеріалів основних вузлів і деталей (*);

.10.17 програма випробувань дослідного і головного зразків;

.10.18 опис, керівництво з експлуатації та обслуговування (*).

Примітка. Документацію, указану в **4.2.11.10.3-4.2.11.10.18**, допускається подавати у складі документації згідно з 7 частини 4 «Технічний нагляд за виготовленням виробів» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів;

.11 схеми дистанційного управління кермовими колонками (підвісними моторами);

.12 розрахунки допустимої максимальної потужності головних двигунів (для малих суден згідно з 2.3 частини V «Механічні установки. Механізми. Системи і трубопроводи» Правил М (*);

.13 відомість запасних частин;

.14 документи на холодильні установки (див.5.3).

Примітка. В документації по **4.2.11.6, 4.2.11.8-4.2.11.10** повинні міститися дані щодо обробки та геометрії робочих поверхонь, термічної обробки, допусків сполучуваних деталей, гідравлічних випробувань, неруйнівного контролю тощо.

4.2.12 Документація щодо систем і трубопроводів:

.1 документи щодо загальносуднових систем:

.1.1 схема осушувальної системи;

.1.2 схема баластної системи; для суден зі знаком **BWM(T)** схема баластної системи повинна включати додаткове устаткування системи управління баластними водами для обробки баластних вод;

.1.2.1 План управління баластними водами (для морського та змішаного плавання судна, обладнаного баластною системою, схвалюється Регістром, враховуючи, при наявності, відповідне доручення Адміністрації прапора судна, може подаватися на розгляд на стадії побудови судна);

.1.2.2 для напівзанурювальних (наплавних) морських суден і суден змішаного (море-ріка) плавання:

- опис системи вимірювання осадки судна;

- опис системи вимірювання рівня в баластних танках;

.1.3 схеми кренової і диферентної систем і пристроїв (автоматичних та керованих вручну) для вирівнювання аварійної посадки судна контрзатопленням;

.1.4 схеми повітряних, переливних і вимірювальних труб, установки показників рівня рідин, систем дистанційного заміру рівня в цистернах палива, вантажних та зливних танках наливних суден;

.1.5 схеми систем вентиляції та кондиціонування повітря житлових, службових, вантажних, машинних і виробничих приміщень з нанесенням водонепроникних і протипожежних перегородок,

розташування протипожежних заслінок, а також із зазначенням закриттів вентиляційних каналів і отворів;

.1.6 схеми систем стічних і господарсько-побутових вод, а також шпігатів з нанесенням водонепроникних перегородок, палуби надводного борту і відстаней від палуби надводного борту або ватерлінії до відливних отворів в зовнішній обшивці;

.1.7 схеми систем обігріву та продування кінгстонних ящиків, обігріву бортової арматури, підігріву рідин (вантажу) в цистернах (танках), пропарювання цистерн;

.1.8 схеми систем стиснутого повітря для тифонів, для продування кінгстонних ящиків;

.1.9 схеми систем гідравлічних і пневматичних приводів механізмів і пристроїв;

.1.10 схеми систем: вантажної, зачисної, здавання парів вантажу, інертних газів, газовідвідної (для нафтоналивних і комбінованих суден);

.1.11 схема системи органічного теплоносія;

.1.12 розрахунки систем: осушувальної, баластної, здавання парів вантажу, інертних газів, вентиляції приміщень: машинних категорії А і АДГ, охолоджуваних, станцій піногасіння та об'ємного гасіння, ангарів для гвинтокрилів, акумуляторних, вантажних насосних, закритих приміщень і трюмів, призначених для перевезення автотранспорту та рухомої техніки та небезпечних вантажів, та інших, для яких Правилами вимагається забезпечення регламентованого обміну повітря (*);

.1.13 схема пломбування бортової запірної арматури систем нафтовмісних і стічних вод;

Для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

.1.14 схеми та розрахунки систем вентиляції газонебезпечних приміщень;

.1.15 схеми та розрахунки газовідвідної системи і системи інертних газів, креслення та розрахунки осушувальної і баластної систем у вантажній зоні, насосних відділеннях, коффердамах, трубних тунелях та трюмних приміщеннях.

Примітка. Для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу) документація по **4.2.12.1.1, 4.2.12.1.2, 4.2.12.1.5 і 4.2.12.1.12** повинна відображати:

.1 схеми і розрахунки осушувальної і баластної систем в газонебезпечних приміщеннях;

.2 схему і розрахунок системи вентиляції газонебезпечних приміщень;

.3 схему і розрахунок газовідвідної системи.

.2 документи на системи механічних установок:

.2.1 схеми систем свіжої та відпрацьованої пари;

.2.2 схеми систем продування котлів, механізмів і паропроводів;

.2.3 схеми системи живильної води і конденсатної системи;

.2.4 схеми паливної системи і суднової системи заправлення паливом, з температурою спалаху нижче 43°C, гвинтокрилів.

Для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу):

.2.4.1 креслення і схеми систем і трубопроводів для газового палива з зазначенням таких вузлів, як компенсатори, фланцеві з'єднання, запірні і регулююча арматура, креслення швидкозапірних пристроїв паливної газової системи, схеми систем підготовки газового палива, підігріву і регулювання тиску, розрахунки напружень в трубопроводах, утримуючих газове паливо при температурі нижче мінус 110°C;

.2.4.2 креслення запобіжних і вакуумних клапанів ємкості для зберігання газового палива (ЄЗГП);

.2.4.3 креслення і опис (щодо опису (*)) всіх систем і пристроїв для вимірювання кількості і характеристик палива і виявлення витоків газу;

.2.4.4 схеми систем контролю та регулювання тиску і температури газового палива;

.2.4.5 дані про властивості газового палива, призначеного для використання на судні (**);

Для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

.2.4.6 креслення та схеми систем і трубопроводів метанолу/етанолу із зазначенням таких вузлів, як компенсатори, фланцеві з'єднання, запірні і регулююча арматура, креслення швидкозапірних пристроїв паливної системи, схеми систем підготовки палива;

.2.4.7 креслення запобіжних і вакуумних клапанів ємкостей для зберігання палива (за їх наявності);

.2.4.8 креслення установки пристроїв для вимірювання кількості і характеристик палива та виявлення витоків;

.2.5 схема мастильної системи;

.2.6 схеми систем охолодження прісною і забортною водою;

.2.7 схема системи стисненого повітря;

.2.8 схема газовипускних трубопроводів і димоходів;

.2.9 креслення кінгстонних і льодових ящиків з обладнанням;

.2.10 розрахунок системи пускового повітря (*);

.2.11 розрахунок об'єму витратної цистерни палива аварійного дизель-генератора (*);

.2.12 креслення глушників та іскрогасників газовипускних трубопроводів і димоходів (допускається подавати у складі документації згідно з 8 частини 4 «Технічний нагляд за виготовленням виробів» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів);

.2.13 креслення розміщення і вузлів кріплення донної та бортової арматури і арматури, розташованої на таранній перегородці;

.2.14 креслення повітряних і вентиляційних труб на відкритих частинах палуби;

.2.15 креслення вузлів проходу трубопроводів і вентиляційних каналів через водонепроникні перегородки та протипожежні конструкції, палуби і платформи;

.3 розрахунок допустимих швидкостей завантаження та розвантаження вантажної системи танкерів типу C і N (*).

.4 документація по **4.2.12.1** і **4.2.12.2** повинна містити дані щодо розмірів труб (діаметр і товщина стінки), конструкції трубопроводів (матеріалів, ізоляції, технології виготовлення, монтажу, розміщення, гідравлічних випробувань тощо, а також дані щодо матеріалів застосованих труб, матеріалів прокладок і типах з'єднань труб.

4.2.13 Документація щодо електричного обладнання:

4.2.13.1 Загальна документація:

.1 принципові схеми генерування та розподілу електроенергії від основних і аварійних джерел: силових мереж, освітлення (до групових щитів) і сигнально-розпізнавальних ліхтарів;

.2 принципові схеми і загальний вид головних і аварійних розподільних щитів, пультів керування та інших розподільних щитів нетипового виконання;

.3 результати розрахунку необхідної потужності суднової електростанції, у т.ч. акумуляторних (сонячних) батарей, як основного джерела електроенергії для малих суден, для забезпечення регламентованих Правилами режимів роботи, обґрунтування вибору числа та потужності генераторів і/або ємності акумуляторних (сонячних) батарей, а також розрахунок потужності аварійних джерел електричної енергії (*);

.4 принципові або розгорнуті схеми головного струму, збудження, керування, контролю, сигналізації, захисту і блокування гребної електричної установки;

.5 результати розрахунку необхідної потужності генераторів гребної/рушійної установки для забезпечення роботи в усіх режимах (*);

.6 результати розрахунку струмів короткого замикання та аналіз селективних властивостей захисних пристроїв для установок з номінальним струмом генераторів або паралельно працюючих генераторів вище 1000А (*);

.7 результати розрахунку освітленості приміщень і просторів (*);

.8 принципові схеми зовнішніх з'єднань приладів керування судном, електричного машинного телеграфу; телефонного зв'язку; авральної сигналізації, сигналізації виявлення пожежі; сигналізації попередження про пуск системи об'ємного пожежогасіння; сигналізації про закриття водонепроникних та протипожежних дверей; сигналізації в приміщенні механіків; сигналізації контролю дієздатності машинного персоналу; сигналізації надходження води у вантажні трюми навалювальних суден, пасажирських суден, що мають на борту 36 та більше осіб, вантажних суден з одним трюмом, які не є навалювальними суднами; сигналізації пуску стаціонарної системи пожежогасіння місцевого застосування.

Для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу) принципові схеми електричних систем вимірювань і сигналізації обладнання, пов'язаного з використанням газового палива;

.9 документація на стаціонарні електричні вимірювальні прилади і системи сигналізації граничної концентрації вибухонебезпечних і отруйних газів;

.10 схеми захисного заземлення, креслення і, у разі потреби, розрахунки блискавковідвідних пристроїв для нафтоналивних суден, газозовів, бурових установок і суден з неметалевим корпусом і для малих суден (щодо розрахунків (*));

.11 принципова схема траси кабелів із зазначенням приміщень, через які вона проходить, з інформацією про кабелі живлення пристроїв, що вимагаються для роботи в умовах пожежі у випадку їх транзитного прокладання через приміщення з високою пожежною небезпекою (див. **16.8.1.9** і **16.8.1.11** частини XI «Електричне обладнання» Правил МС та **16.8.1.8** і **16.8.1.9** частини IX «Електричне обладнання» Правил СВП);

.12 результати розрахунку ємності акумуляторних батарей аварійного освітлення, сигнально-розпізнавальних ліхтарів, авральної та пожежної сигналізації та засобів об'ємного пожежогасіння, пускових пристроїв аварійного дизель-генератора (*);

.13 результати розрахунків коефіцієнтів, що очікуються, несинусоїдальності кривої напруги на різних ділянках судової мережі у разі використання силових напівпровідникових пристроїв, а також результати розрахунку гармонічних викривлень при виході з ладу фільтрів гармонік при їх встановленні в системі розподілу електроенергії (*);

.14 перелік електричного обладнання, встановленого у вибухонебезпечних зонах, просторах і приміщеннях, з зазначенням в ньому: назви обладнання, простору чи приміщення, де воно встановлене (з вказівкою зони), вид (виконання) вибухозахисту (*);

.15 розрахунок очікуваної ефективності захисту генераторних агрегатів від перевантаження шляхом відключення частини споживачів з обґрунтуванням числа ступенів відключення і переліком споживачів, що відключаються, у кожному ступені (*);

.16 схема і креслення системи відключення та блокування електрообладнання, що не використовується під час виконання операцій нафтозбірним судном з ліквідації розливу нафти;

.17 інструкція з підготовки та експлуатації електрообладнання нафтозбірного судна під час ліквідації ним розливу нафти, яка визначає порядок обов'язкового відключення та блокування електроспоживачів, що не мають свідоцтв про вибухозахищеність (*);

.18 креслення розташування обладнання та прокладання кабелів у вибухонебезпечних зонах та просторах. Документація (сертифікати компетентних органів), що підтверджує можливість використання вибухозахищеного електрообладнання у вибухонебезпечних зонах і просторах;

.19 розрахунок провалів напруги при включенні споживача, що має найбільшу пускову потужність (*);

.20 перелік заходів щодо забезпечення електромагнітної сумісності технічних засобів судна (*);

.21 схеми з'єднань електричних сигнально-розпізнавальних та сигнально-проблискових ліхтарів, а також електричних звукових сигнальних засобів і, для суден, обладнаних для забезпечення тривалої експлуатації при низьких температурах (може бути наданий знак **WINTERIZATION(DAT)**), схеми електричних з'єднань систем електрообігріву (електричні опалювальні прилади, системи із застосуванням кабелів нагріву);

.22 креслення прокладання кабельних трас та їх проходів через водонепроникні, газонепроникні і протипожежні перегородки, палуби і платформи з зазначенням заходів по боротьбі з перешкодами радіоприйому.

Для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу) – креслення прокладання кабелів у вибухонебезпечних приміщеннях і газонебезпечних просторах;

.23 схеми основного і аварійного освітлення приміщень та місць розташування відповідальних пристроїв, шляхів евакуації, місць посадки в рятувальні засоби на палубі та за бортом (від групових розподільних щитів);

.24 креслення загального розташування та установа електричного обладнання відповідального призначення та розташування основних компонентів та приміщень для обслуговування електричного гребного/рушійного приводу (для суден з гребною/рушійною електричною установкою).

Для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу):

.24.1 технічне обґрунтування придатності електричного обладнання (*);

.24.2 креслення розташування електричного обладнання, пов'язаного з використанням газового палива;

.25 схеми зовнішніх з'єднань і креслення розташування та установа електричних пристроїв для вимірювання неелектричних величин (вимірювачів рівня, тиску, температури тощо);

.26 пояснювальна записка з обґрунтуванням знаку **EPP** (якщо застосовується) в символі класу (*);

.27 Для судна з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** в символі класу) – креслення заземлень електричного обладнання, кабелів, трубопроводів, установлених в газонебезпечних просторах;

.28 якщо передбачається класифікація холодильних установок, наведена в **4.2.13.1** і **4.2.13.2** документація повинна враховувати наявне електричне обладнання холодильної установки.

Для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

.29 електричні схеми підключення приводів та систем управління установок підготовки палива, вентиляції вибухонебезпечних приміщень і повітряних шлюзів;

.30 електричні схеми систем вимірювання та сигналізації обладнання, пов'язаного з використанням метанолу/етанолу;

.31 креслення розташування електричного обладнання, пов'язаного з використанням метанолу/етанолу;

.32 креслення прокладання кабелів у вибухонебезпечних приміщеннях та газонебезпечних просторах;

.33 креслення заземлень електричного обладнання, кабелів, трубопроводів, встановлених у газонебезпечних просторах.

4.2.13.2 Документація щодо окремих видів електрообладнання:

.1 схеми електричних з'єднань (для систем і обладнання, перерахованих в **4.2.13.1.1**, **4.2.13.1.2**, **4.2.13.1.4**, **4.2.13.1.8**, **5.3.1.10**) з зазначенням типів кабелів і місць встановлення всіх елементів схем;

.2 принципові схеми електроприводів відповідального призначення (згідно з **1.3.2.1** і **1.3.2.2** частини XI «Електричне обладнання» Правил МС і частини IX «Електричне обладнання» Правил СВП) та їх електричних систем захисту, дистанційного керування і сигналізації з зазначенням типів кабелів і місць встановлення всіх елементів схем.

Для суден з двопаливним двигуном (зі знаком **GFS** у символі класу) принципові схеми електроприводів і систем керування установок підготовки палива, вентиляції вибухонебезпечних приміщень і повітряних шлюзів;

.3 схеми систем змащення електричних машин і систем повітряного охолодження головних електричних машин;

.4 документація на переносні електричні вимірювальні прилади і системи сигналізації граничної концентрації вибухонебезпечних і отруйних газів;

.5 аналіз характеру та наслідків відмов (FMEA) для всіх електричних і гідравлічних компонентів азимутальних приводів з заглибними поворотними рушійними електричними двигунами чи гвинторульових колонок (*);

.6 конструктивні збиральні креслення (тільки для нетипових виробів): головних і аварійних розподільних щитів, щитів гребної/рушійної електричної установки, постів і пультів керування, спеціальних щитів, розподільних силових і освітлювальних щитів;

.7 результати розрахунку перерізу кабелів з зазначенням їх типів, струмів і захисту (*);

.8 схвалені Регістром стандарти верфі/галузеві стандарти на електромонтажні роботи, які підтверджують виконання вимог Правил Регістру (*).

.9 для напівзанурювальних (наплавних) морських суден і суден змішаного (море-ріка) плавання: електричні схеми живлення і керування баластною системою.

Примітка. Технічна документація, перерахована в **4.2.13.2** подається проєктантом або іншою організацією (виготовлювач, постачальник, верф або системний інтегратор за умови наявності контракту). В останньому випадку документація розробляється з врахуванням рішень, прийнятих у технічній документації, перерахованій в **4.2.13.1**, і подається на розгляд на стадії поставки і монтажу підрозділу Регістра, який здійснює технічний нагляд за побудовою, разом з документацією згідно з **1.4.2** частини XI «Електричне обладнання» Правил МС і частини IX «Електричне обладнання» Правил СВП, схвалених при технічному нагляді за електричним обладнанням згідно з розд. **10** частини 4 «Технічний нагляд за виготовленням виробів» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовлення матеріалів і виробів.

4.2.14 Документація щодо обладнання автоматизації.

4.2.14.1 Загальна документація:

.1 перелік і технічний опис систем і пристроїв автоматизації із зазначенням призначення, принципу дії, виконуваних функцій, конфігурації, принципів самодіагностики, з обов'язковим призначенням системного інтегратора (верф або, по кооперації, інша організація/постачальник за умови наявності контракту) для кожної з систем, а також пультів і щитів управління та контролю в ЦПУ і на ходовому містку (*);

.2 перелік контрольованих параметрів із зазначенням унікального ідентифікатора, опис параметра, типу сигналу (тобто аналоговий/цифровий, вхід/вихід і т.п.), розподіл по системах/пристроях автоматизації залежно від функціонального призначення сигналу (керування, сигналізація, захист, індикація), розподіл по групах за обладнання, що автоматизується;

.3 креслення загального розташування обладнання автоматизації в центральному посту керування (ЦПК) і на ходовому містку;

.4 пояснювальна записка з обґрунтуванням знака автоматизації для суден з додатковим знаком автоматизації символі класу судна (*);

.5 пояснювальна записка, що містить концепцію побудови системи динамічного позиціонування з зазначенням ступеня резервування обладнання для суден с додатковим знаком **DP2** або **DP3** в символі класу, з обґрунтуванням вихідних даних проєкту при самому поганому виді відмови, після виникнення якої судно продовжить зберігати точку позиціонування і/або курс у визначених погодних умовах (*);

.6 креслення загального розташування обладнання системи динамічного позиціонування, включаючи рушійні механізми, щити і пульти системи динамічного позиціонування з зазначенням головного і резервного (при наявності) постів керування, системи визначення місцезнаходження судна і датчики параметрів впливу на судно зовнішніх сил;

.7 креслення прокладки кабельних трас (силових і керування) з зазначенням способів проходів через водонепроникні і протипожежні перегородки суден з додатковим знаком **DP3** в символі класу;

.8 звіт про проведення якісного аналізу відмов рушійної установки і рульового пристрою згідно з розд. 11 частини VII «Механічні установки» (для пасажирських морських суден) (*);

.9 документ-концепція побудови інтегрованої системи суден з додатковими знаками **AUT1-ICS**, **AUT2-ICS**, **AUT3-ICS** у символі класу (*) (див. 7.10.7.1 частини XV «Автоматизація» Правил МС).

.10 принципові схеми живлення систем автоматизації, зазначених в 4.2.14.2.1÷4.2.14.2.7.

4.2.14.2 Документація щодо окремих систем автоматизації та пультів керування і контролю:

.1 технічна документація по системах аварійно-попереджувальної сигналізації (АПС), системах централізованого контролю та інтегрованих системах контролю і АПС, включаючи принципові та функціональні схеми, лицьові панелі пультів із зазначенням усіх приладів;

.2 технічна документація по системах дистанційно-автоматизованого керування (ДАК) головними двигунами і рушіями, включаючи принципові та функціональні схеми, лицьові панелі пультів ДАК із зазначенням усіх приладів;

.3 технічна документація по автоматизації допоміжних двигунів і суднової електростанції, включаючи принципові та функціональні схеми, лицьові панелі пультів керування електростанцією із зазначенням усіх приладів;

.4 технічна документація по автоматизації котельної установки, включаючи принципові та функціональні схеми, лицьові панелі пультів керування із зазначенням усіх приладів;

.5 принципові та функціональні схеми автоматизації компресорних установок;

.6 принципові та функціональні схеми автоматизації, включаючи дистанційне керування, осушувальної і баластної системам;

.7 принципові та функціональні схеми систем дистанційного вимірювання рівня в цистернах;

.8 схеми електричних з'єднань для систем і пристроїв автоматизації, зазначених в 4.2.14.2.1÷4.2.14.2.7, із зазначенням типів кабелів і місць встановлення пристроїв і елементів систем;

.9 креслення лицьових панелей пультів і щитів керування та контролю в ЦПК і на ходовому містку із зазначенням усіх приладів;

.10 конструктивні та установчі креслення пультів і щитів керування та контролю, а також установчі креслення елементів систем і пристроїв автоматизації, датчиків, сигналізаторів і приладів.

.11 принципові та функціональні схеми автоматизації систем, що підлягають нагляду Регістра і перерахованих у відповідних частинах Правил, але не зазначених вище;

.12 пояснювальна записка з описом умов експлуатації, принципу дії, режимів роботи, обґрунтуванням ступеня резервування системи динамічного позиціонування відповідно до знаку символу класу, що надається додатково (*);

.13 аналіз характеру та наслідків відмов (FMEA, див. 8.2.1 частини XV «Автоматизація» Правил МС) системи динамічного позиціонування, що враховує концепцію побудови системи динамічного позиціонування, як зазначено в 4.2.14.1.5 (*);

.14 перелік критичних компонентів системи динамічного позиціонування (*);

.15 процедура відновлення системи динамічного позиціонування після знеструмлення судна (*);

.16 діаграми можливості утримання судна в точці позиціонування як мінімум для повністю справної системи динамічного позиціонування, а також після виникнення найгіршої відмови для заданих погодних умов (*);

.17 функціональні схеми комп'ютеризованої системи керування динамічним позиціонуванням із зазначенням вхідних і вихідних сигналів, зворотними зв'язками і джерелами живлення;

.18 креслення пультів головного і резервного (для **DP3**) постів керування системи динамічного позиціонування із зазначенням розташування на них органів керування, засобів аварійної зупинки комплексу рушійних механізмів системи динамічного позиціонування, засобів сигналізації, індикації та зв'язку;

Для морських і змішаного море-ріка плавання суден, обладнаних для використання метанолу та етанолу як палива (зі знаком **LFLFS (Me)** або **LFLFS (Et)** в символі класу):

.19 опис та план систем контролю, управління та сигналізації.

Примітка. Технічна документація, указана в **4.2.14.2** подається проєктантом або системним інтегратором, указаним в **4.2.14.1.1**. В останньому випадку документація повинна розроблятися з врахуванням рішень, прийнятих в технічній документації, зазначеній в **4.2.14.1**, і подається для розгляду на стадії поставки і монтажу підрозділу Регістра, що здійснює технічний нагляд за побудовою, разом з документацією згідно з **1.4.1** частини XV «Автоматизація» Правил МС, схвалених при технічному нагляді за обладнанням автоматизації згідно з **12** частини 4 «Технічний нагляд за виготовленням виробів» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів.

4.2.15 Документація щодо запобігання забрудненню з суден:

4.2.15.1 Для морських і змішаного ріка-море плавання суден, а також морських високошвидкісних суден, подаються:

.1 загальносуднова технічна специфікація, як частина загальносуднової специфікації по **4.2.2.1**, і пояснювальна записка про виконання вимог МАРПОЛ 73/78/97, Технічного кодексу по NO_x, Міжнародної конвенції про контроль за шкідливими протиоброstaючими системами на суднах (*);

.2 схема розташування паливних танків з зазначенням їх захисного розташування відносно зовнішньої обшивки судна (**2.3** частини I Правил запобігання забрудненню з суден (ПЗЗС) і правило 12А Додатка I до МАРПОЛ 73/78, якщо застосовні); схема розташування обладнання та пристроїв по запобіганню забрудненню з суден, у тому числі, збірних танків/цистерн та знімних пристроїв для збору сміття;

.3 розрахунки необхідної місткості: танків/цистерн нафтовмісних трюмних вод і нафтових залишків (нафтовмісних осадів), що утворюються в машинних приміщеннях; збірних танків/цистерн стічних вод; пристроїв для збору сміття (*);

.4 розрахунок інтенсивності скидання стічних вод; розрахунок інтенсивності скидання необроблених стічних вод з схваленими Адміністрацією значеннями максимальної інтенсивності скидання (*);

.5 схеми систем/трубопроводів: нафтовмісних трюмних вод і нафтових залишків (нафтовмісних осадів), що утворюються в машинних приміщеннях; спалювання нафтових залишків (нафтовмісних осадів), за наявності на судні; судових установок очистки нафтовмісних вод на 15млн⁻¹; стічних вод по судну; видалення і здавання в прийомні споруди стічних вод;

.6 для нафтоналивних суден додатково до документації, зазначеної в **4.2.15.1.1 - 4.2.15.1.5:**

розрахунок місткості відстійних танків і танків ізольованого баласту (*);

розрахунок довжини вантажних танків (*);

схема розташування всіх вантажних і відстійних танків з зазначенням їх захисного розташування відносно зовнішньої обшивки судна (**3.1.3** частини I ПЗЗС і правило 19 Додатка I до МАРПОЛ 73/78);

креслення розташування насосного відділення з зазначенням його захисного розташування відносно зовнішньої обшивки судна (**3.1.6** частини I ПЗЗС і правило 22 Додатка I до МАРПОЛ 73/78), якщо застосовні;

розрахунок умовних пошкоджень корпусу судна й передбачуваного витoku нафти (**3.1.7** частини I ПЗЗС і правило 23 Додатка I до МАРПОЛ 73/78) (*);

розрахунки остійності в непошкодженому стані і буклет з Інформацією про посадку і остійність (для комбінованих суден з додатковими експлуатаційними процедурами для операцій по перекачуванню рідин (згідно з **3.1.11** частини I «Вимоги до конструкції суден та їх обладнання по запобіганню забруднення нафтою» Правил запобігання забрудненню з суден) (щодо розрахунків (*);

схема поділу на відсіки, розрахунки аварійної остійності і Інформація по завантаженню та розподілу вантажу та про аварійну остійність (згідно з **3.1.12** частини I «Вимоги до конструкції суден

та їх обладнання по запобіганню забруднення нафтою» Правил запобіганню забрудненню з суден) (щодо розрахунків (*);

схема системи збору парів;

схема системи аварійного перекачування нафти;

схема системи мийки танків сировою нафтою й діаграми тінювих секторів (якщо застосовуються),
схема трубопроводу малого діаметра;

схема розташування отворів для скидання;

схема системи очистки вантажних танків і перекачування нафтових залишків і промивної води із вантажних танків у відстійний танк;

схема системи перекачування і здавання нафтових залишків;

схеми системи автоматичного виміру, реєстрації й керування скиданням нафти, баластових і промивних вод (якщо застосовні).

.7 для суден, що перевозять шкідливі рідкі речовини наливом, додатково до документації, зазначеної в **4.2.15.1.1-4.2.15.1.5**:

схема розташування насосних відділень;

схема системи вентиляції вантажних танків (якщо застосовується для їх очищення);

схема системи для вивантаження вантажу і системи видалення шкідливих рідких речовин з розташуванням отворів для скидання;

програма визначення кількості залишків шкідливих рідких речовин, що не відкачуються (у танках, насосах, трубопроводах);

схема системи мийки танків і скидання промивних вод.

.8 креслення танків для нафтовмісних відходів, збірних танків стічних вод, знімних пристроїв для збирання сміття та їхнього обладнання (можуть надаватися у складі робочих креслень, а креслення вбудованих танків –у складі креслень конструкцій корпусу судна);

.9 схеми систем підігрівання збірних танків;

.10 опис суднової інтегрованої системи обробки нафтовмісних трюмних вод (*);

.11 опис захисту нафтового паливного танка (*);

.12 опис конструкції та перелік обладнання судна для боротьби з розливом нафти (*), креслення огорожі, робочої платформи, зливної системи з цистернами;

.13 схема системи очищення вихлопних газів відповідно до Технічного кодексу по NO_x;

.14 креслення камери селективного відновлення з каталітичним блоком і системи упорскування відновлювача (для дизелів, обладнаних системою селективного відновлення);

.15 переліки:

.15.1 обладнання, що містить озоноруйнівні речовини;

.15.2 озоноруйнівних речовин - холодильних агентів, застосованих у виробничому й побутовому холодильному обладнанні;

.15.3 озоноруйнівних речовин, що гасять вогонь (галонів), застосовуваних для гасіння пожеж на судні;

.16 принципіальні електрична схема живлення обладнання і схема керування, контролю, індикації, сигналізації та захисту систем попередження забруднення із судна (без схем самого обладнання);

.17 Технічна документація щодо конструктивного коефіцієнта енергоефективності (ККЕЕ) судна і розрахунки ККЕЕ, що вимагається (для суден валовою місткістю 400 і більше типів: навалювальне судно, газовоз, судно для перевезення ЗПП, танкер, контейнеровоз, судно для перевезення генеральних вантажів, рефрижераторне судно, комбіноване судно, вантажне судно ро-ро, вантажне судно ро-ро

(судно для перевезення транспортних засобів), пасажирське судно ро-ро, крім суден з дизель-електричними, турбінними та гібридними установками, а також для круїзних пасажирських суден з нетрадиційними гребними установками, включаючи судна з дизель-електричними, турбінними та гібридними установками) і досяжного коефіцієнта енергоефективності для указаних типів суден і пасажирського судна, крім такого судна з дизель-електричними, турбінними та гібридними установками, а також технічний файл щодо ККЕЕ згідно з резолюцією МЕРС.254(67) з поправками, внесеними резолюцією МЕРС.261(68) і МЕРС.309(73);

.18 опис протиобростаючої системи згідно з **1.3.4** частини VI Правил запобігання забрудненню з суден;

.19 схвалені Регістром документи, необхідні на борту судна до видачі відповідних свідоцтв, що підтверджують виконання вимог Правил по попередженню забрудненню з суден або міжнародних свідоцтв, що підтверджують виконання вимог МК МАРПОЛ-73/78/97 і МК ПОС:

.19.1 Судновий план надзвичайних заходів для боротьби з забрудненням нафтою (для нафтового танкера валовою місткістю 150 і більше й судна, що не є нафтовим танкером, валовою місткістю 400 і більше);

.19.2 Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі з забрудненням моря шкідливими рідкими речовинами (для судна валовою місткістю 150 і більше, якому видане свідоцтво на перевезення шкідливих рідких речовин наливом).

Названий план, може бути об'єднаний з планом по **.19.1** для указаних в ньому суден з загальною назвою «Судновий план надзвичайних заходів для боротьби з забрудненням моря»;

.19.3 План управління ліквідацією сміття (при плаванні в морі судна валовою місткістю 100 і більше або призначеному для знаходження на борті 15 чоловік і більше, а також на стаціонарних та плавучих платформах);

.19.4 Судновий План/Керівництво по системах поводження з нафтовмісними трюмними водами і нафтовими залишками (нафтовмісними осадами) (для нафтового танкера валовою місткістю 150 і більше, для судна валовою місткістю 150 і більше, якому видане свідоцтво на перевезення шкідливих рідких речовин наливом, та судна, що не є нафтовим танкером, валовою місткістю 400 і більше);

.19.5 Судновий План STS – операцій (для нафтового танкера валовою місткістю 150 і більше, який виконує передавання нафтового вантажу між нафтовими танкерами в морі («Ship – to – ship oil transfer operations at Sea»);

.19.6 Судновий План управління викидом летучих органічних сполук (ЛОС) (для нафтового танкера, який перевозить сиру нафту);

.19.7 Технічний файл двигуна щодо викидів окисів азоту (NO_x) для кожного двигуна номінальною потужністю більше 130кВт, у тому числі для двигуна, забезпеченого пристроєм зниження викидів NO_x як компонента двигуна;

.19.8 Керівництво щодо моніторингу викидів NO_x ;

.19.9 для суден, які використовують систему (агрегат) очищення відпрацьованих газів (ОВГ) для зменшення викидів SO_x :

.19.9.1 План відповідності району обмеження викидів SO_x (ПВБС/SECP);

.19.9.2 Керівництво з експлуатації системи ОВГ- SO_x (схеми А або В) (для кожного агрегату ОВГ);

.19.9.3 Керівництво щодо моніторингу викидів SO_x (СКМ/ОММ);

.20 документи, необхідні на борту судна відповідно до вимог Правил запобігання забрудненню з суден або вимог МК МАРПОЛ-73/78/97 і МК ПОС (підлягають схваленню Регістром при наявності вказівки, щодо схвалення документу):

20.1 План управління енергоефективністю судна (SEEMP) (для суден валовою місткістю 400 і більше, крім платформ (включаючи плавучі установки для зберігання і для прийому, зберігання і видачі, а також бурові платформи) (може являтися частиною системи управління безпекою (СУБ);

Схвалений Технічний файл щодо Конструктивного коефіцієнта енергоефективності судна згідно з Керівництвом з огляду і сертифікації ККЕЕ (резолюція ІМО МЕРС.254(67) з наступними поправками), якщо застосовний;

20.2 схвалене Керівництво з методів і пристроїв по вантажних операціях, очищенню танків, операціях мийки зі змивами, скидання залишків шкідливих рідких речовин і баластуванню судна (для суден, на яких допускається перевозити речовини категорій X, Y чи Z);

20.3 експлуатаційні документи, що вимагаються Правилами та МК МАРПОЛ-73/78/97:

20.3.1 Інструкція з експлуатації систем видачі парів вантажу (ЛОС) (для нафтоналивних суден);

20.3.2 Керівництво з експлуатації для суднового інсинератора;

20.3.3 Керівництво з експлуатації та технічного обслуговування сепараторів на 15млн⁻¹ та сигналізаторів на 15млн⁻¹;

20.3.4 Керівництво з обладнання й експлуатації системи мийки сировою нафтою (якщо застосовується);

20.3.5 схвалене Керівництво з експлуатації систем автоматичного вимірювання, реєстрації та керування скиданням нафти і, якщо застосовується, баластових і промивних вод, з врахуванням засобів дублювання на випадок виходу з ладу системи керування;

20.3.6 Керівництво з експлуатації та технічного обслуговування установок для обробки стічних вод або установок для подрібнення та знезараження стічних вод (залежно, що встановлено на судні).

Примітка. Документація по **4.2.15.1.19** та **4.2.15.1.20**, що підлягає схваленню Регістром, може подаватися на розгляд на стадії побудови судна. У випадку подання цих документів при відсутності даних конкретного судна, у т.ч. у складі проектної документації судна в побудові, документи розглядаються як попередні з наступним внесенням в них відповідних даних конкретного судна з врахування, при наявності, внесених при побудові судна конструктивних змін, розглядом і, при необхідності, остаточним схваленням.

21 для наливних суден, що мають у основному символі класу **ETW (Effective Tank Washing)**, див. **2.2.47**, додатково до документації, зазначеної в **4.2.15.1.1 ÷ 4.2.15.1.5**:

схема розташування та місткості вантажних танків із зазначенням відстані від обшивки борту і днища до танків, включаючи дані про використовувані матеріали, у тому числі про покриття;

принципова схема ефективної системи миття вантажних танків, із зазначенням технічних та експлуатаційних характеристик обладнання системи;

діаграми тінювих секторів системи миття для кожного вантажного танка (можуть бути включені до складу принципової схеми системи);

принципова схема вантажної системи;

Керівництво з експлуатації ефективної системи миття вантажних танків для екіпажу (*);

технічні характеристики стаціонарних та переносних мийних машинок (**).

4.2.15.2 Для суден внутрішнього плавання подаються:

1 загальносуднова технічна специфікація, як частина загальносуднової специфікації по **4.2.2.1**, і пояснювальна записка про виконання вимог частини XIV «Засоби запобігання забрудненню з суден» Правил СВП. При встановленні на судні бортових пристроїв з обробки нафтовмісних відходів, що утворюються на борту судна, і/або при встановленні на судні установки для обробки стічних вод - обґрунтування з аналізом правових документів Адміністрації (й) району (ів) плавання судна відносно дозволу використовувати бортові пристрої з обробки нафтовмісних відходів і/або установки для обробки стічних вод і допустимих значень припустимого вмісту нафти в скиданні і/або допустимих значень параметрів вод на виході із суднової установки відповідно. (*);

2 схема розташування обладнання і пристроїв для запобігання забруднення із суден;

.3 розрахунок необхідної місткості збірних та інших танків і цистерн для нафтових залишків, що утворюються при сепарації палива і мастила, вод, що вміщують нафту, стічних вод, пристроїв для збирання сміття (*);

.4 креслення указаних в 4.2.15.2.3 танків, цистерн і пристроїв та їхнього обладнання (можуть надаватися у складі робочих креслень, а креслення вбудованих танків – у складі креслень конструкцій корпусу судна);

.5 розрахунок автономності плавання судна за умовами екологічної безпеки (*);

.6 креслення розташування обладнання для обмеження розтікання і збирання нафти, розлитої за бортом судна з його технічними характеристиками;

.7 принципові схеми систем перекачування, видачі і скидання вод, що вміщують нафту, та стічних вод;

.8 креслення збірної цистерни осаду (можуть надаватися у складі робочих креслень, а креслення вбудованих цистерн – у складі креслень конструкцій корпусу судна) і План управління осадом стічних вод (при встановленні на судні установки для обробки стічних вод) (*).

4.2.15.3 Для малих суден подаються:

.1 загальносуднова технічна специфікація, як частина загальносуднової специфікації по 4.2.2.1, і пояснювальна записка про виконання вимог частини XIV «Засоби запобігання забрудненню з суден» Правил М (*);

.2 схема розташування обладнання і пристроїв для запобігання забрудненню із суден (для суден, експлуатація яких передбачається в морських, 1 чи 2 прибережних районах плавання або призначених для перебування на борту 10 чоловік і більше);

.3 розрахунок необхідної місткості цистерн для вод, що вміщують нафту, стічних вод, пристроїв для збирання сміття (для суден, експлуатація яких передбачається в морських, 1 чи 2 прибережних районах плавання або призначених для перебування на борту 10 чоловік і більше) (штамп про схвалення не ставиться).

4.2.15.4 В конструктивній документації по 4.2.15.1 - 4.2.15.3 наводяться дані щодо технічних характеристик обладнання та пристроїв, арматури, матеріалів, ізоляції, гідравлічних випробувань.

4.2.16 Документація з обмірювання суден.

4.2.16.1 Для визначення валової й чистої місткості морського та змішаного (ріка-море) плавання судна подається:

.1 докладний розрахунок валової й чистої місткості (якщо розрахунок виконується не Регістром (див. Правила обмірювання морських суден та суден змішаного плавання) (*);

.2 схема розташування вантажних просторів із вказівкою їх об'ємів;

.3 інші креслення, необхідні для визначення (перевірки розрахунків) об'ємів і місткості судна.

При визначенні місткості використовується документація:

теоретичне креслення (по 4.2.7.1);

креслення загального розташування (по 4.2.2.2);

4.2.16.2 Для обмірювання судна внутрішнього плавання згідно з Правилами обміру суден внутрішнього плавання і Конвенцією про обмір суден внутрішнього плавання 1966 р. подається:

.1 розрахунок водотоннажності судна при можливих посадках (*);

.2 інші документи, необхідні для встановлення обмірних характеристик:

загальносуднова специфікація (по 4.2.2.1);

навантаження мас судна, включаючи випадки навантаження судна, що відповідають найбільшій осадці судна і осадці судна порожнем (по 4.2.7.6);

теоретичне креслення (по 4.2.7.1);

креслення загального розташування (по 4.2.2.2);

креслення поздовжнього розрізу (по 4.2.3.1.3);

креслення мідель-шпангоута (по 4.2.3.1.2);

таблиця плазових ординат (*);

.3 проект заповнення форми Обмірного свідоцтва судна внутрішнього плавання (форма 2.10.2) (*);

.4 креслення марок обміру і розташування (кріплення) їх на судні і нанесення знака обміру.

4.2.16.3 Для визначення валової місткості судна внутрішнього плавання та малого судна подається розрахунок валової місткості (*).

4.2.16.4 Для визначення місткості відповідно до Суецьких правил обмірювання і/або Правил обмірювання суден для Панамського каналу (при необхідності видачі відповідних обмірних свідоцтв) подаються відповідні розрахунки згідно з зазначеними Правилами (*).

4.2.17 Документація на холодильні установки.

.1 розрахунок холодильної потужності із зазначенням теплового навантаження від кожного охолоджуваного вантажного приміщення і технологічного споживача холоду (*);

.2 креслення загального розташування холодильної установки на судні із зазначенням розташування холодильного обладнання і трубопроводів, місць розміщення приладів контролю температури і регулювання складу газового середовища;

.3 принципові схеми систем основної та аварійної вентиляції відділення холодильних машин та інших приміщень з обладнанням під тиском холодильного агенту із зазначенням водонепроникних і протипожежних перегородок, а також кратності повітрообміну за годину;

.4 схема системи повітряного охолодження із зазначенням водонепроникних і протипожежних перегородок;

.5 креслення розташування обладнання у відділенні холодильних машин із зазначенням вихідних шляхів;

.6 принципова схема системи водяних завіс відділення холодильних машин (для холодильного агенту групи II);

.7 таблиці величин площ огорожувальних поверхонь охолоджуваних вантажних приміщень з відомостями про розрахунковий коефіцієнт теплопередачі кожної поверхні й усереднений коефіцієнт теплопередачі ізоляційної конструкції приміщень (*);

.8 креслення повітропроводів повітряного охолодження, що йдуть в термоізовані контейнери, із зазначенням розведення по судну;

.9 креслення ізоляції повітропроводів з технічними даними ізоляційних матеріалів;

.10 креслення системи аварійного зливу холодильного агенту за борт.

Примітка. Для холодильної установки, що не класифікується, повинна бути подана тільки документація згідно з 4.2.17.2 – 4.2.17.3 (тільки для холодильного агенту), 4.2.17.5 і 4.2.17.10.

4.3 ПРОГРАМИ ШВАРТОВНИХ ТА ХОДОВИХ ВИПРОБУВАНЬ

4.3.1 Програми швартовних та ходових випробувань підлягають схваленню Регістром до початку проведення відповідних випробувань.

4.3.2 Обсяг швартовних та ходових випробувань повинен задовольняти відповідним вимогам Правила технічного нагляду за побудовою суден та виготовленням матеріалів і виробів.

4.3.3 Програми швартовних і ходових випробувань суден з додатковими знаками **DP2** або **DP3** в символі класу повинні містити повне випробування системи динамічного позиціонування, включаючи випробування для перевірки положень FMEA.

4.4 ТЕХНІЧНА ДОКУМЕНТАЦІЯ ДЛЯ ВІДНОВЛЮВАНИХ СУДЕН І СУДЕН, ЩО ПЕРЕОБЛАДНЮЮТЬСЯ АБО ПЕРЕКЛАСИФІКУЮТЬСЯ

4.4.1 До початку переобладнання або відновлення судна, що класифікується або класифікованого Регістром необхідно подати на розгляд і схвалення технічну документацію по тим частинам корпусу, механізмів, пристроїв та обладнання, які підлягають переобладнанню або відновленню, а при наявності впливу переобладнання або відновлення на загальні технічні характеристики судна (міцність, остійність, надводний борт, маневреність і т.ін.) також відповідні розрахунки або обґрунтування і відкоректовані загальні матеріали й документи.

4.4.2 При установці на судні в експлуатації нових механізмів або пристроїв, що суттєво відрізняються від первісних і на які поширюються вимоги Правил, необхідно подати Регістру на розгляд і схвалення додаткову технічну документацію, пов'язану з установкою цих механізмів або пристроїв, в обсязі, необхідному для судна в побудові (див. **4.1** і **4.2**).

4.4.3 Необхідно надати розрахунок загальної міцності з урахуванням зносу й місцевих залишкових деформацій при наявності деформацій і зносу корпусу.

4.4.4 При переобладнанні судна з метою його перекласифікації Регістру повинна бути надана з врахуванням **4.1.3** та **4.2.1** наступна документація:

.1 пояснювальна записка з обґрунтуваннями перекласифікації (*);

.2 аналіз відповідності судна вимогам застосованих, див. **1.3.3** Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності, Правил Регістра для нового класу по всіх елементах судна (*);

.3 перелік рішень, що відрізняються від вимог застосованих Правил для нового класу, з обґрунтуваннями;

.4 аналіз відповідності судна вимогам застосованих міжнародних нормативних документів (*);

.5 доповнення до специфікації (*);

.6 програма випробувань;

.7 Інструкція щодо завантаження судна, див. **4.2.3.28**, або доповнення до діючої на судні (для суден, що перевозять вантажі);

.8 Інформація про остійність (попередня) або доповнення до діючої на судні і розрахункові матеріали остійності, на основі яких вона складена;

.9 Інформація про аварійну посадку та остійність (непотоплюваність) (попередня) або доповнення до діючої на судні і розрахункові матеріали, на основі яких вона складена.

Допускається надання документів по **.8** і **.9** як об'єднаного документа - Інформації про остійність і непотоплюваність, а для малих суден з включенням її до складу Керівництва для власника судна;

.10 додаткові розрахунки загальної і місцевої міцності, по вибору конструкції підкріплень і розмірів в'язей корпусу (*);

.11 технічна документація для призначення надводного борту морським суднам і суднам змішаного плавання згідно з Правилами про вантажну марку морських суден; розрахунок висоти надводного борту (*) і креслення вантажної марки (для малого судна у випадку її нанесення);

.12 обґрунтування, що підтверджують можливість експлуатації головних двигунів, рушійно-рульового комплексу і суднової електростанції без порушення їх технічних характеристик, що визначаються документацією на поставку і Правилами (*);

.13 технічна документація для перекласифікації судна, що стосується підкріплення корпусу, дообладнання і забезпечення судна за результатами аналізу по **.2** і розрахунків по **.10**, включаючи креслення загального розташування. Технічна документація, що стосується дообладнання судна за результатами аналізу по **.4**, включаючи документи, що вимагаються Міжнародними конвенціями і кодексами;

.14 розрахунки маневреності, включаючи таблицю маневреності (для малого судна розрахунки керованості для вітрильного судна) (*).

5. КЛАСИФІКАЦІЯ ХОЛОДИЛЬНИХ УСТАНОВОК

5.1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

5.1.1 Для забезпечення безпеки судна, охорони людського життя та запобігання озоноруйнівній дії холодильних агентів на навколишнє середовище холодильні установки, які встановлюються на судах, які класифікуються Регістром, підлягають оглядам у таких випадках:

1 якщо холодильні установки працюють на холодильних агентах групи II відповідно до табл. 2.2.1 частини XII «Холодильні установки» Правил МС;

2 якщо до складу холодильних установок, які працюють на холодильних агентах групи I, входять компресори з теоретичним об'ємом всмоктування, що дорівнює 125м³/год і більше;

3 якщо холодильна установка забезпечує функціонування систем, які впливають на безпеку судна. Допускається установка холодильних установок, що забезпечують функціонування систем, що впливають на безпеку судна і не підлягають огляду, за умови їх дублювання.

5.1.2 Із перелічених в **5.1.1** Регістр за бажанням судновласника класифікує:

1 холодильні установки, призначені для створення та підтримання необхідних температур і умов у вантажних охолоджуваних приміщеннях транспортних суден і в термоізованих вантажних контейнерах;

2 холодильні установки, призначені для створення та підтримання необхідних температур і умов у вантажних охолоджуваних приміщеннях, для холодильної обробки продуктів промислу (охолодження, заморожування) та забезпечення роботи технологічного обладнання на риболовецьких та інших судах, що використовуються для переробки біологічних ресурсів моря.

Інші холодильні установки з числа вказаних в **5.1.1** вважаються такими, що не класифікуються.

5.2 КЛАС ХОЛОДИЛЬНОЇ УСТАНОВКИ

5.2.1 Загальні вимоги.

5.2.1.1 Регістр може присвоїти клас холодильній установці з побудови судна, а також присвоїти або поновити клас холодильній установці на судні в експлуатації.

5.2.1.2 Присвоєння або поновлення класу означає, що холодильна установка повністю або в мірі, визнаній Регістром за достатню, відповідає тим вимогам Правил МС, що до неї відносяться, а її технічний стан відповідає специфікаційним розрахунковим умовам, що вказані у Класифікаційному свідоцтві на холодильну установку.

5.2.1.3 Присвоєння або поновлення класу посвідчується видачею Класифікаційного свідоцтва на холодильну установку після проведення відповідного огляду.

5.2.2 Символ класу холодильної установки.

5.2.2.1 Основний символ класу холодильної установки, складається зі знаків:

REF ⊕ – для установки, побудованої за Правилами МС та оглянутої Регістром;

REF ✦ – для установки, побудованої за Правилами визнаної Регістром класифікаційної організації, оглянутої цією організацією при побудові і яка класифікується потім Регістром;

REF ✦ – для установки, побудованої за Правилами визнаної Регістром класифікаційної організації, оглянутої цією організацією при побудові і яка класифікується потім Регістром, якщо холодильна установка не в повній мірі відповідає вимогам частини XII «Холодильні установки» Правил МС;

(REF) ✦ – для установки, побудованої без огляду визнаної Регістром класифікаційної організації або взагалі без огляду класифікаційної організації, але яка класифікується потім Регістром.

5.2.2.2 Знак здатності до охолодження вантажу.

Якщо потужність холодильної установки дає змогу здійснювати охолодження на судні вантажу, попередньо не охолодженого, за час, протягом якого забезпечується його збереження, то до основного символу класу додається знак **PRECOOLING**.

У цьому разі до Класифікаційного свідоцтва на холодильну установку та до Регістрової книги суден вноситься примітка, що визначає умови охолодження вантажу на судні.

5.2.2.3 Знак здатності до охолодження або заморожування продуктів промислу.

Якщо установка призначена для охолодження або заморожування продуктів промислу і відповідає відповідним вимогам частини XII «Холодильні установки» Правил МС, то до основного символу класу додається знак **QUICK FREEZING**.

5.2.2.4 Додаткові знаки холодильних установок.

5.2.2.4.1 Якщо холодильна установка призначена для охолодження вантажу, що перевозиться в термоізованих контейнерах, і вона відповідає відповідним вимогам частини XII «Холодильні установки» Правил МС, то до основного символу класу холодильної установки додається знак **CONTAINERS**.

5.2.2.4.2 Якщо судно обладнане на додаток до холодильної установки системою регулювання складу газового середовища в охолоджуваних приміщеннях і/або в термоізованих контейнерах, яка відповідає відповідним вимогам частини XII «Холодильні установки» Правил МС, то до основного символу класу холодильної установки додається знак **CA**.

5.2.3 Додаткові характеристики.

5.2.3.1 В Класифікаційне свідоцтво на холодильну установку та у Регістрову книгу суден вносяться додаткові відомості про умови охолодження вантажу на судні, про специфікаційні температурні умови перевезення вантажу та інші відомості, які будуть необхідні на погляд Регістру для характеристики призначення або конструктивних особливостей холодильної установки.

5.2.3.2 В Класифікаційному свідоцтві на холодильну установку та в Регістровій книзі суден зазначається кількість термоізованих контейнерів, які обслуговуються холодильною установкою.

5.2.4 Зміна знаків символу класу.

Регістр може виключити або змінити в символі класу відповідний знак у разі зміни або порушення умов, що послужили підставою для введення в символ класу даного знака.

5.3 ТЕХНІЧНА ДОКУМЕНТАЦІЯ ХОЛОДИЛЬНОЇ УСТАНОВКИ

5.3.1 Документація холодильної установки, що класифікується.

5.3.1.1 До поставки холодильної установки на судно на розгляд Регістру повинна бути подана документація, що містить відомості, які дають змогу переконатися, що вимоги Правил Регістру до холодильної установки виконані:

.1 технічний опис холодильної установки (*);

.2 принципові схеми систем холодильного агента, холодоносія, охолоджувальної води із зазначенням місць встановлення контрольно-вимірювальних приладів і приладів автоматики;

.3 креслення розташування обладнання в охолоджуваних приміщеннях із зазначенням місць розміщення приладів контролю температури;

.4 креслення вузлів ізоляційних конструкцій охолоджуваних приміщень з технічними даними ізоляційних матеріалів;

.5 принципові схеми систем автоматичного регулювання, захисту та сигналізації;

.6 перелік механізмів, посудин і апаратів холодильної установки із зазначенням технічних характеристик (*);

.7 перелік регулювальних і вимірювальних приладів, приладів захисту і сигналізації із зазначенням технічних характеристик (*);

.8 креслення ущільнювальних та гнучких з'єднань із зазначенням даних на матеріали;

.9 перелік обладнання системи регулювання складу газового середовища, у тому числі регулюючих приборів, автоматичних пристроїв (*);

.10 креслення установки та кріплення механізмів, посудин і апаратів.

5.3.2 Програма випробувань.

5.3.2.1 Програма випробувань з описом методу створення розрахункового теплового навантаження (включаючи розрахунок потужності, що споживається додатковими нагрівачами) і методу визначення фактичного усередненого коефіцієнта теплопередачі ізоляційної конструкції вантажних охолоджуваних приміщень, підлягає схваленню Регістром до початку проведення відповідних випробувань.

5.3.2.2 Обсяг випробувань повинен задовольняти відповідним вимогам розділу 11 частини 5 «Технічний нагляд за побудовою суден» Правил технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів.

5.3.3 Документація холодильної установки, що не класифікується.

5.3.3.1 До поставки холодильної установки на судно для розгляду Регістром повинна бути подана документація, зазначена в **5.3.1.1.2** і **5.3.1.1.3** (тільки для холодильного агенту), **5.3.1.1.5** (тільки щодо захисту і сигналізації), **5.3.1.1.6**, **5.3.1.1.7** (тільки щодо вимірювальних приладів в системі холодильного агенту та пристроїв захисту і аварійної сигналізації), **5.3.1.1.10**.

ПЕРЕЛІК

міжнародних стандартів ISO (серія 47.080: small craft та інші), застосованих при розробці
Правил класифікації та побудови малих суден (Правил М), 2024 р.

ISO	Назва	ДСТУ	EN
ISO 4001: 1997	Shipbuilding – Inland navigation – Raft-type life-saving apparatus <i>Суднобудування. Внутрішнє судноплавство. Рятувальні засоби типу плота</i>		
ISO 4566: 1992	Small craft with inboard engine - Propeller shaft ends and bosses with 1:10 taper <i>Малі судна з стаціонарним двигуном. Кінці гребного вала та маточини гребного гвинта з конусністю 1:10</i>		
ISO 6185-1:2001	Inflatable boats - Part 1: Boats with a maximum motor power rating of 4,5kW <i>Судна з надувним корпусом. Частина 1. Судна з двигунами максимальною потужністю до 4,5кВт</i>	ДСТУ EN ISO 6185-1:2019	EN ISO 6185-1:2018
ISO 6185-2:2001	Inflatable boats - Part 2: Boats with a maximum motor power rating of 4,5kW to 15kW inclusive <i>Судна з надувним корпусом. Частина 2. Судна з двигунами максимальною потужністю від 4,5 до 15кВт включно</i>	ДСТУ EN ISO 6185-2:2019	EN ISO 6185-2:2018
ISO 6185-3:2014	Inflatable boats - Part 3: Boats with a maximum motor power rating of 15kW and greater <i>Судна з надувним корпусом. Частина 3. Судна з двигунами максимальною потужністю 15кВт і більше</i>	ДСТУ EN ISO 6185-3:2019	EN ISO 6185-3:2018
ISO 6185-4:2011	Inflatable boats - Part 4: Boats with a hull length of between 8m and 24m with a motor power rating of 15kW and greater <i>Судна з надувним корпусом. Частина 4. Судна з довжиною корпусу між 8м та 24м з двигунами потужністю 15кВт і більше</i>	ДСТУ EN ISO 6185-4:2019	EN ISO 6185-4:2018
ISO 7840:2013	Small craft - Fire-resistant fuel hoses <i>Малі судна. Вогнестійкі паливні шланги</i>	ДСТУ EN ISO 7840:2019	EN ISO 7840:2018
ISO 8099-1:2018	Small craft — Waste systems — Part 1: Waste water retention <i>Малі судна. Системи видалення відходів. Частина 1. Збір стічних вод</i>	ДСТУ EN ISO 8099-1:2018	EN ISO 8099-1:2018
ISO 8469:2013	Small craft - Non-fire-resistant fuel hoses <i>Малі судна. Не вогнестійкі паливні шланги</i>	ДСТУ EN ISO 8469:2019	EN ISO 8469:2018
ISO 8665:2006	Small craft - Marine propulsion reciprocating internal combustion engines - Power measurements and declarations <i>Малі судна. Суднові головні гребні двигуни та системи. Вимірювання потужності та заявлені значення</i>	ДСТУ EN ISO 8665:2018	EN ISO 8665:2017
ISO 8666:2016	Small craft - Principal data <i>Малі судна. Основні данні</i>	ДСТУ EN ISO 8666:2019	EN ISO 8666:2018
ISO 8845:1994 +Cor.1: 1995	Small craft with inboard engine — Propeller shaft ends and bosses with 1:16 taper <i>Малі судна з стаціонарним двигуном. Кінці гребного вала та маточини гребного гвинта з конусністю 1:16</i>		
ISO 8846:1990	Small craft - Electrical devices - Protection against ignition of surrounding flammable gases <i>Малі судна. Електричні пристрої. Захист від спалаху навколишніх вогнебезпечних газів</i>	ДСТУ EN ISO 8846:2018	EN ISO 8846:2017

ISO	Назва	ДСТУ	EN
ISO 8847:2004	Small craft - Steering gear - Cable and pulley systems <i>Малі судна. Рульовий пристрій. Системи тросів і шківів</i>	ДСТУ EN ISO 8847:2018	EN ISO 8847:2017
ISO 8848:1990	Small craft - Remote steering systems <i>Малі судна. Системи дистанційного керування</i>	ДСТУ EN ISO 8848:2018	EN ISO 8848:2017
ISO 8849:2003	Small craft - Electrically operated direct-current bilge pumps <i>Малі судна. Трюмні насоси з приводом від електродвигуна постійного струму</i>	ДСТУ EN ISO 8849:2019	EN ISO 8849:2018
ISO 9093-1:1994	Small craft - Seacocks and through-hull fittings - Part 1: Metallic <i>Малі судна. Забортні клапани та фітинги, що проходять через корпус. Частина 1. Металеві</i>	ДСТУ EN ISO 9093-1:2019	EN ISO 9093-1:2018
ISO 9093-2:2002	Small craft - Seacocks and through-hull fittings - Part 2: Non- metallic <i>Малі судна. Забортні клапани та фітинги, що проходять через корпус. Частина 2. Неметалеві</i>	ДСТУ EN ISO 9093-2:2019	EN ISO 9093-2:2018
ISO 9094:2015	Small craft — Fire protection <i>Малі судна. Протипожежний захист</i>	ДСТУ EN ISO 9094:2018	EN ISO 9094:2017
ISO 9094-1:2003	Small craft - Fire protection - Part 1: Craft with a hull length of up to and including 15m <i>Малі судна. Протипожежний захист. Частина 1. Судна з довжиною корпусу до 15м включно</i>	ДСТУ EN ISO 9094-1:2015	EN ISO 9094-1:2003
ISO 9094-2:2002	Small craft - Fire protection - Part 2: Craft with a hull length of over 15m <i>Малі судна. Протипожежний захист. Частина 2. Судна з довжиною корпусу більше 15м</i>	ДСТУ EN ISO 9094-2:2015	EN ISO 9094-2:2002
ISO 9097:1991	Small craft - Electric fans <i>Малі судна. Електричні вентилятори</i>	ДСТУ EN ISO 9097:2018	EN ISO 9097:2017
ISO 9650-1:2005	Small craft - Inflatable liferafts - Part 1: Type I <i>Малі судна. Надувні рятувальні плотики. Частина 1. Тип I</i>		
ISO 9650-2:2005	Small craft - Inflatable liferafts - Part 2: Type II <i>Малі судна. Надувні рятувальні плотики. Частина 2. Тип II</i>		
ISO 9650-3:2009	Small craft - Inflatable life-rafts - Part 3: Materials <i>Малі судна. Надувні рятувальні плотики. Частина 3. Матеріали</i>		
ISO 9775:1990	Small craft - Remote steering systems for single outboard motors of 15kW to 40kW power <i>Малі судна. Системи дистанційного управління для одиночних підвісних двигунів потужністю від 15 до 40кВт</i>	ДСТУ EN ISO 9775:2018	EN ISO 9775:2017
ISO 10087:2006	Small craft - Craft identification - Coding system <i>Малі судна. Ідентифікація судна. Система кодування</i>	ДСТУ EN ISO 10087:2015	EN ISO 10087:2006
ISO 10088:2013	Small craft - Permanently installed fuel systems <i>Малі судна. Стаціонарні паливні системи</i>	ДСТУ EN ISO 10088:2018	EN ISO 10088:2017
ISO 10133:2012	Small craft - Electrical systems - Extra-low-voltage d.c. installations <i>Малі судна. Електричні системи. Установки постійного струму наднизької напруги</i>	ДСТУ EN ISO 10133:2018	EN ISO 10133:2017
ISO 10134:2003	Small craft - Electrical devices - Lightning protection systems <i>Малі судна. Електричні пристрої. Системи захисту від удару блискавки</i>		

ISO	Назва	ДСТУ	EN
ISO 10239:2014	Small craft - Liquefied petroleum gas (LPG) systems <i>Малі судна. Системи зрідженого нафтового газу (LPG)</i>	ДСТУ EN ISO 10239:2018	EN ISO 10239:2017
ISO 10240:2004 + ISO 10240:2004/ Amd 1:2015	Small craft - Owner's manual <i>Малі судна. Керівництво для власника судна</i>	ДСТУ EN ISO 10240:2015 + ДСТУ EN ISO 10240:2015/ Зміна № 1:2015	EN ISO 10240:2004 + EN ISO 10240:2004/ A1:2015
ISO 10592:1994	Small craft - Hydraulic steering systems <i>Малі судна. Гідравлічні системи керування стерном</i>	ДСТУ EN ISO 10592:2018	EN ISO 10592:2017
ISO 10862:2009	Small craft - Quick release system for trapeze harness <i>Малі судна. Система швидкого роз'єднання для трапецієвидного страхувального пояса</i>	ДСТУ EN ISO 10862:2015	EN ISO 10862:2009
ISO 11105:1997	Small craft - Ventilation of petrol engine and/or petrol tank compartments <i>Малі судна. Вентиляція у відсіках бензинового двигуна і/або цистерн для бензину</i>	ДСТУ EN ISO 11105:2018	EN ISO 11105:2017
ISO 11192:2005	Small craft - Graphical symbols <i>Малі судна. Графічні символи</i>	ДСТУ EN ISO 11192:2019	EN ISO 11192:2018
ISO 11547:1994	Small craft - Start-in-gear protection <i>Малі судна. Захист пускового механізму</i>	ДСТУ EN ISO 11547:2019	EN ISO 11547:2018
ISO 11591:2011	Small craft, engine-driven - Field of vision from helm position <i>Малі судна моторні. Поле огляду з місця керування судном</i>	ДСТУ EN ISO 11591:2015	EN ISO 11591:2011
ISO 11592-1: 2016	Small craft - Determination of maximum propulsion power rating using manoeuvring speed - Part 1: Craft with a length of hull less than 8m <i>Малі судна. Визначення максимально допустимої потужності двигуна з використанням швидкості маневрування. Частина I. Судна з довжиною корпусу менше 8м</i>	ДСТУ EN ISO 11592-1:2017	EN ISO 11592-1:2016
ISO 11812:2001	Small craft - Watertight cockpits and quick-draining cockpits <i>Малі судна. Водонепроникні і швидко осушувальні кокпіти</i>	ДСТУ EN ISO 11812:2019	EN ISO 11812:2018
ISO 12133:2011	Small craft - Carbon monoxide (CO) detection systems <i>Малі судна. Системи виявлення монооксиду вуглецю (CO)</i>		
ISO 12215-1: 2000	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 1: Materials: Thermosetting resins, glass- fiber reinforcement, reference laminate <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 1. Матеріали: термореактивні смоли, скловолоконна арматура, шаруватий матеріал</i>	ДСТУ EN ISO 12215-1:2019	EN ISO 12215-1:2018
ISO 12215-2: 2002	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 2: Materials: Core materials for sandwich construction, embedded materials <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 2. Матеріали. Наповнювачі для конструкцій типу «сандвіч», матеріали для вставок</i>	ДСТУ EN ISO 12215-2:2019	EN ISO 12215-2:2018
ISO 12215-3: 2002	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 3: Materials: Steel, aluminum alloys, wood, other materials <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 3. Матеріали: сталь, алюмінієві сплави, дерево та інші матеріали</i>	ДСТУ EN ISO 12215-3:2019	EN ISO 12215-3:2018

ISO	Назва	ДСТУ	EN
ISO 12215-4: 2002	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 4: Workshop and manufacturing <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 4. Будівничі майстерні та виробничий процес</i>	ДСТУ EN ISO 12215-4:2019	EN ISO 12215-4:2018
ISO 12215-5: 2008	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 5: Design pressures for monohulls, design stresses, scantlings determination <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 5. Розрахунковий тиск для однокорпусних суден, розрахункові напруження, визначення розмірів елементів корпусу</i>	ДСТУ EN ISO 12215-5:2019	EN ISO 12215-5:2018
ISO 12215-6: 2008	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 6: Structural arrangements and details <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 6. Система набору корпусу та деталі</i>	ДСТУ EN ISO 12215-6:2019	EN ISO 12215-6:2018
ISO 12215-7: 2020	Small craft- Hull construction and scantlings- Part 7: Determination of loads for multihulls and of their local scantlings using ISO 12215-5 <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 7.Визначення навантажень для багатокорпусних корпусів та їх локальних розмірів із використанням ISO 12215-5</i>	ДСТУ EN ISO 12215-7:2022	EN ISO 12215-7:2022
ISO 12215-8: 2009+ Cor. 1:2010	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 8: Rudders <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 8. Стерна</i>	ДСТУ EN ISO 12215-8:2019	EN ISO 12215-8:2018
ISO 12215-9: 2012	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 9: Sailing craft appendages <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 9. Баластові кілі вітрильного судна</i>	ДСТУ EN ISO 12215-9:2019	EN ISO 12215-9:2018
ISO 12215-10: 2020	Small craft - Hull construction and scantlings - Part 10: Rig loads and rig attachment in sailing craft <i>Малі судна. Конструкція і набір корпусу. Частина 10. Навантаження на вітрильне озброєння та його кріплення на вітрильному судні</i>	ДСТУ EN ISO 12215-10:2022	EN ISO 12215-10:2020
ISO 12216:2002	Small craft - Windows, port-lights, hatches, dead-lights and doors - Strength and watertightness requirements <i>Малі судна. Вікна, бортові люмінатори, люки, глухі люмінатори та двері. Вимоги до міцності та водонепроникності</i>	ДСТУ EN ISO 12216:2019	EN ISO 12216:2018
ISO 12217-1: 2015	Small craft - Stability and buoyancy assessment and categorization - Part 1: Non-sailing boats of hull length greater than or equal to 6m <i>Малі судна. Оцінка остійності та непотоплюваності та встановлення проектної категорії. Частина 1. Невітрильні судна з довжиною корпусу 6м і більше</i>	ДСТУ EN ISO 12217-1:2018	EN ISO 12217-1:2017
ISO 12217-2: 2015	Small craft - Stability and buoyancy assessment and categorization - Part 2:Sailing boats of hull length greater or equal to 6m <i>Малі судна. Оцінка остійності та непотоплюваності та встановлення проектної категорії. Частина 2. Вітрильні судна з довжиною корпусу 6м і більше</i>	ДСТУ EN ISO 12217-2:2018	EN ISO 12217-2:2017

ISO	Назва	ДСТУ	EN
ISO 12217-3: 2015	Small craft - Stability and buoyancy assessment and categorization - Part 3: Boats of hull length less than 6m <i>Малі судна. Оцінка остійності та непотоплюваності та встановлення проектної категорії. Частина 3. Судна з довжиною корпусу менше 6м</i>	ДСТУ EN ISO 12217-3:2018	EN ISO 12217-3:2017
ISO 12401:2009	Small craft - Deck safety harness and safety line – Safety requirements and test methods <i>Малі судна. Страхувальні збруї та страхувальні лінії. Вимоги безпеки та методи випробувань</i>	ДСТУ EN ISO 12401:2015	EN ISO 12401:2009
ISO 13297:2014	Small craft - Electrical systems - Alternating current installations <i>Малі судна. Електричні системи. Установки змінного струму</i>	ДСТУ EN ISO 13297:2019	EN ISO 13297:2018
ISO 13342:1995	Small craft - Static thrust measurement for outboard motors <i>Малі судна. Вимірювання статичного упору забортних двигунів</i>		
ISO 13363:2004 + Coor.1:2008	Rubber and plastics hoses for marine-engine wet-exhaust systems - Specification <i>Рукави резинові та пластмасові для систем водного газопуску суднових двигунів. Технічні вимоги</i>		
ISO 13590: 2003	Small craft - Personal watercraft - Construction and system installation requirements <i>Малі судна. Судно для індивідуального користування. Вимоги до конструкції та улаштування систем</i>	ДСТУ EN ISO 13590:2019	EN ISO 13590:2018
ISO 13591:1997	Small craft - Portable fuel systems for outboard motors <i>Малі судна. Переносні паливні системи для підвісних двигунів</i>		
ISO 13592:1998	Small craft - Backfire flame control for petrol engines <i>Малі судна. Контроль зворотного спалаху полум'я бензинових двигунів</i>		
ISO 13929:2001	Small craft - Steering gear - Gearing link systems <i>Малі судна. Рувальний пристрій. Зубчасті передачі</i>	ДСТУ EN ISO 13929:2018	EN ISO 13929:2017
ISO 14227:2001	Small craft - Magnetic compasses <i>Малі судна. Магнітні компаси</i>		
ISO 14509-1: 2008	Small craft - Airborne sound emitted by powered recreational craft - Part 1: Pass-by measurement procedures <i>Малі судна. Повітряний шум, що створюється моторним прогулянковим судном. Частина 1. Методика вимірювання зовнішнього шуму</i>	ДСТУ EN ISO 14509-1:2019	EN ISO 14509-1:2018
ISO 14509-2: 2006	Small craft - Airborne sound emitted by powered recreational craft - Part 2: Sound assessment using reference craft <i>Малі судна. Повітряний шум, що створюється моторним прогулянковим судном. Частина 2. Оцінка звуку з використанням еталонного судна</i>	ДСТУ EN ISO 14509-2:2015	EN ISO 14509-2:2006
ISO 14509-3: 2009	Small craft - Airborne sound emitted by powered recreational craft - Part 3: Sound assessment using calculation and measurement procedures <i>Малі судна. Повітряний шум, що створюється моторним прогулянковим судном. Частина 3. Оцінка звуку з використанням розрахунків і процедур вимірювань</i>	ДСТУ EN ISO 14509-3:2015	EN ISO 14509-3:2009
ISO 14895:2016	Small craft - Liquid- fueled galley stoves <i>Малі судна. Камбузні плити, що працюють на рідкому паливі</i>	ДСТУ EN ISO 14895:2017	EN ISO 14895:2016

ISO	Назва	ДСТУ	EN
-----	-------	------	----

ISO 14945:2021	Small craft - Builder's plate <i>Малі судна. Табличка виробника</i>	ДСТУ EN ISO 14945:2022	EN ISO 14945:2021
ISO 14946:2021	Small craft - Maximum load capacity <i>Малі судна. Максимальне навантаження</i>	ДСТУ EN ISO 14946:2022	EN ISO 14946:2021
ISO 15083:2020	Small craft - Bilge – pumping systems <i>Малі судна. Осушувальні системи</i>	ДСТУ EN ISO 15083:2022	EN ISO 15083:2020
ISO 15084:2003	Small craft - Anchoring, mooring and towing - Strong points <i>Малі судна. Якірний, швартовний і буксирний пристрої. Опорні позиції</i>	ДСТУ EN ISO 15084:2019	EN ISO 15084:2018
ISO 15085:2003 + Amd1:2009; Amd.2: 2017	Small craft - Man-overboard prevention and recovery <i>Малі судна. Попередження падіння за борт і підйом людини на борт</i>	ДСТУ EN ISO 15085:2015+ ДСТУ EN ISO 15085:2015/ Зміна № 1:2015; Зміна № 2:2018	EN ISO 15085:2003+ EN ISO 15085:2003/ A1:2009; A2:2018
ISO 15372:2000	Ships and marine technology - Inflatable rescue boats - Coated fabrics for inflatable chambers <i>Судна та морські технології. Надувні чергові шлюпки. Тканини з покриттям для надувних камер</i>	ДСТУ ISO 15372:2019	
ISO 15584:2001	Small craft - Inboard petrol engines - Engine-mounted fuel and electrical components <i>Малі судна. Стаціонарні бензинові двигуни. Компоненти паливної та електричної систем, що монтуються на двигуні</i>	ДСТУ EN ISO 15584:2018	EN ISO 15584:2017
	LPG equipment and accessories - LPG propulsion systems for boats, yachts and other craft <i>Устаткування та пристрої для скрапленого газу. Установки гребні на скрапленому газі для човнів, яхт та інших суден</i>	ДСТУ EN 15609:2015	EN 15609:2012
ISO 15652:2003	Small craft - Remote steering systems for inboard mini jet boats <i>Малі судна. Системи дистанційного рульового керування для мінігідрочовнів, що знаходяться на борту</i>	ДСТУ EN ISO 15652:2018	EN ISO 15652:2017
ISO 15734:2001	Ships and marine technology - Hydrostatic release units <i>Судна та морські технології. Гідростатичні пристрої для від'єднання рятувальних плавучих засобів</i>		
ISO 15736:2006	Ships and marine technology - Pyrotechnic life-saving appliances - Testing, inspection and marking of production units <i>Судна та морські технології. Піротехнічні рятувальні засоби. Випробування, контроль і маркування одиниць продукції</i>		
ISO 16147:2020	Small craft - Inboard diesel engines - Engine-mounted fuel and electrical components <i>Малі судна. Стаціонарні дизельні двигуни. Компоненти паливної та електричної систем, що монтуються на двигуні</i>	ДСТУ EN ISO 16147:2022	EN ISO 16147:2021
ISO 16180:2013	Small craft - Navigation lights - Installation, placement and visibility <i>Малі судна. Навігаційні вогні. Установка, розташування та видимість</i>	ДСТУ EN ISO 16180:2019	EN ISO 16180:2018

ISO	Назва	ДСТУ	EN
ISO 16315:2016	Small craft - Electric propulsion system <i>Судна малі. Електрична силова установка</i>	ДСТУ EN ISO 16315:2017	EN ISO 16315:2016
ISO 17339:2002	Ships and marine technology - Sea anchors for survival craft and rescue boats <i>Судна та морські технології. Плавучі якорі для рятувальних шлюпок і плотів і чергових шлюпок</i>		
ISO 18813:2006	Ships and marine technology – Survival equipment for survival craft and rescue boats <i>Судна та морські технології. Рятувальне обладнання для рятувальних шлюпок і плотів і чергових шлюпок</i>		
ISO 18854:2015	Small craft – Reciprocating internal combustion engines exhaust emission measurement – Test-bed measurement of gaseous and particulate exhaust emissions <i>Малі судна. Відпрацьовані гази, які надходять із циліндрів двигунів внутрішнього згоряння. Випробування для визначення величини викидів у відпрацьованих газах</i>	ДСТУ EN ISO 18854:2017	EN ISO 18854:2015
ISO 19009:2015	Small craft – Electric navigation lights – Performance of LED lights <i>Малі судна. Електричні навігаційні ліхтарі. Експлуатаційні характеристики світлодіодних ліхтарів (LED ліхтарів)</i>	ДСТУ EN ISO 19009:2017	EN ISO 19009:2015
ISO 21487:2012 +A1:2014 +A2:2015	Small craft -Permanently installed petrol and diesel fuel tanks <i>Малі судна. Стаціонарні паливні цистерни для бензину і дизельного палива</i>	ДСТУ EN ISO 21487:2019	EN ISO 21487:2018
ISO 25197:2020	Small craft - Electrical/electronic control systems for steering, shift and throttle <i>Малі судно. Електричні/електронні системи керування рульовим пристроєм, рухом та дроселюванням</i>	ДСТУ EN ISO 25197:2022	EN ISO 25197:2020
	Small craft - Remote steering systems <i>Судна малі. Прилади дистанційного кермового керування</i>	ДСТУ EN 28848:2015+ ДСТУ EN 28848:2015/ Зміна № 1:2015	EN 28848:1993 + EN 28848:1993/ A1:2000
	Electrical installations in ships - Part 507 - Small vessels <i>Електричне обладнання суден. Частина 507. Судна малі</i>	ДСТУ EN 60092-507:2015	EN 60092-507:2015/Поправка №1:2019; EN 60092-507:2015/AC:2015

Примітка: В Правилах застосовані стандарти ISO (серія 47.080: small craft та інші). Допускається застосування зазначених в цьому Додатку стандартів ДСТУ та EN, відповідних до вказаних стандартів ISO в тексті Правил, а також зазначених стандартів ДСТУ та EN при відсутності відповідних стандартів ISO.

Регістр судноплавства України

**ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ
КЛАСИФІКАЦІЙНОЇ ТА ІНШОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

**ПРАВИЛА
КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ СУДЕН**

ЧАСТИНА I «КЛАСИФІКАЦІЯ»

Том 1

Розробники: *Бабій О.В., Сльозко М.П.*

Регістр судноплавства України
04070, Київ, вул. П. Сагайдачного, 10

Підписано до друку 27.12.2023 р. Формат 60×84¹/₈. Наклад 50 прим.

Віддруковано з електронної версії в форматі .pdf, наданої
Регістром судноплавства України