

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

ПРАВИЛА КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ МОРСЬКИХ СУДЕН ПРАВИЛА ЩОДО ОБЛАДНАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

Бюлетень № 5 змін і доповнень



Київ 2024

Регістр судноплавства України

Бюлетень № 5 змін і доповнень затверджений згідно з діючим положенням і вводиться в дію **01.01.2025 року**.

При підготовці Бюлетеня № 5 враховані:

- застосовні резолюції Міжнародної морської організації (ІМО), прийняті сесіями Комітету з безпеки на морі (КБМ) по 108-у включно, та відповідні поправки до Міжнародної конвенції СОЛАС-74, а саме:

- резолюцій ІМО: MSC.508(105), MSC.509(105), MSC.510(105), MSC.532(107), MSC.533(107), MSC.534(107), MSC.535(107), MSC.538(107), MSC.539(107), MSC.542(107), MSC.543(107), MSC.544(107), MSC.188(79)/Rev.2, MSC.549(108), MSC.550(108), MSC.551(108), MSC.554(108), MSC.555(108), MSC.530(106)/Rev.1;

- циркулярний лист Регістру судноплавства України від 01.03.24 за №28.8-306;

- результати аналізу вимог ІКТ.

Також враховані пропозиції підрозділів Регістру судноплавства України та користувачів стосовно названих нижче Правил Регістру судноплавства України з досвіду їх застосування.

Бюлетень № 5 змін і доповнень містить зміни і доповнення до:
Правил класифікації та побудови морських суден (видання 2020 року);
Правил щодо обладнання морських суден (видання 2020 року).

ЗМІСТ

ПРАВИЛА КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ МОРСЬКИХ СУДЕН

Том 2

ЧАСТИНА III. ПРИСТРОЇ, ОБЛАДНАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

5	Буксирний пристрій.....	5
---	-------------------------	---

Том 3

Частина VI. ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

2	Конструктивний протипожежний захист.....	6
3	Протипожежне обладнання і системи.....	8
4	Системи пожежної сигналізації.....	9
6	Вимоги до протипожежного захисту спеціалізованих суден і спеціальних пристроїв на суднах.....	11

ЧАСТИНА VII. МЕХАНІЧНІ УСТАНОВКИ

2	Загальні вимоги.....	12
---	----------------------	----

ЧАСТИНА VIII. СИСТЕМИ І ТРУБОПРОВОДИ

2	Металеві трубопроводи.....	12
13	Паливна система.....	13

Том 4

Частина XI. ЕЛЕКТРИЧНЕ ОБЛАДНАННЯ

6	Освітлення.....	14
7	Внутрішній зв'язок і сигналізація.....	14
23	Вимоги до електричного обладнання суден, які використовують природний газ, як паливо.....	15
25	Вимоги до електричного обладнання суден, призначених для тривалої експлуатації в умовах низьких температур.....	15

ПРАВИЛА ЩОДО ОБЛАДНАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

Частина II. РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

6	Вимоги до рятувальних засобів.....	16
---	------------------------------------	----

Частина IV. РАДІООБЛАДНАННЯ

2	Функціональні вимоги до радіобладнання морських суден, його комплектації, технічного обслуговування та ремонту.....	18
5	Експлуатаційно-технічні вимоги, які пред'являються до радіобладнання...	18
6	Засоби радіозв'язку.....	18

8	Пристрої для приймання інформації з безпеки на морі.....	18
10	Пристрої зазначення місцезнаходження судна і рятувального засобу для цілей пошуку і рятування.....	19
	ДОДАТОК.....	19

Частина V. НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ

1	Загальні положення.....	19
2	Комплектація навігаційним обладнанням морських самохідних суден.....	19
3	Улаштування приміщень, призначених для встановлення навігаційного обладнання. Розміщення навігаційного обладнання і монтаж кабельної мережі.....	20
5	Експлуатаційно-технічні вимоги, що стосуються навігаційного обладнання...	20

ПРАВИЛА КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ МОРСЬКИХ СУДЕН

Том 2

ЧАСТИНА III. ПРИСТРОЇ, ОБЛАДНАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

1. Підрозділ **5.7**: доповнений новим підпунктом **5.7.10** вимогами до пристроїв для аварійного буксирування на судах, які не є танкерами, згідно резолюції MSC.549(108).

ЧАСТИНА III. ПРИСТРОЇ, ОБЛАДНАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

5. БУКСИРНИЙ ПРИСТРІЙ

5.7 Підрозділ доповнений новим пунктом **5.7.10** з текстом наступного змісту:

«**5.7.10 Аварійне буксирування на судах, які не є танкерами**

5.7.10.1 Пристрої для аварійного буксирування потрібно встановлювати на судах валовою місткістю щонайменше 20 000, які не є танкерами та перебувають на етапі побудови 1 січня 2028 року або після цієї дати.

5.7.10.2 На судах, які не є танкерами і перебувають на етапі побудови 1 січня 2028 року або після цієї дати:

.1 конструкція пристроїв повинна забезпечувати в будь-який час їхнє швидке розгортання за відсутності енергії на судні, що буксирується, та легке з'єднання з судном, що буксирує; і

.2 пристрої для аварійного буксирування повинні мати достатню міцність з урахуванням розміру судна і передбачуваних зусиль за несприятливих погодних умов. Проект, конструкція і випробування прототипу пристроїв для аварійного буксирування повинні бути схвалені Адміністрацією на основі Керівництва, розробленого Організацією.»

Том 3

ЧАСТИНА VI. ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

1. Розділ **2**: підрозділ **2.1** доповнений новим пунктом **2.1.6** згідно резолюції MSC.550(108);

текст заголовку пункту **2.2.3** замінено новим текстом згідно резолюції MSC.550(108);

пункт **2.2.3.6.2** доповнений новим підпунктом **2.2.3.6.2.2.3** згідно резолюції MSC.550(108);

2. Розділ **3**: доповнений новим підпунктом **3.1.1.5** згідно резолюції MSC.532(107) та поправки до неї згідно MSC107/20/Add.1/Corr.1;

доповнений новим пунктом **3.2.8** з вимогами до водопожежної системи на відкритих палубах пасажирських суден ро-ро, призначених для перевезення транспортних засобів згідно резолюцій MSC.550(108) і MSC.555(108);

доповнений новим пунктом **3.4.10** з вимогами до нанесення маркувальних знаків згідно резолюцій MSC.550(108).

3. Підрозділ **4.2**: в пункт **4.2.1.4** і в табл. 4.2.1.4 внесені зміни згідно резолюції MSC.555(108);

підрозділ доповнений новими пунктами **4.2.1.8** і **4.2.1.9** з вимогами до систем пожежної сигналізації згідно резолюції MSC.550(108).

4. Підрозділ **6.8**: пункт **6.8.2.5** доповнений новим текстом згідно резолюції MSC.551(108);

пункт **6.8.7** доповнений новим підпунктом **6.8.7.3** згідно резолюції MSC.551(108).

ЧАСТИНА VII. МЕХАНІЧНІ УСТАНОВКИ

1. Підрозділ **2.10**: пункт **2.10.1.2** доповнений новим поясненням згідно резолюції MSC.551(108);

в пункт **2.10.2.3.3** внесені зміни згідно резолюції MSC.551(108);

пункт **4.7.7.1** замінено на **2.10.7.1**;

текст зміненого **2.10.7.1** замінено новим згідно резолюції MSC.551(108);

в пункт **2.10.10.1** внесені зміни згідно резолюції MSC.551(108).

ЧАСТИНА VIII. СИСТЕМИ І ТРУБОПРОВОДИ

1. Підрозділ 2.3: в пункт 2.3.1 внесені зміни згідно резолюції MSC.551(108).

2. Підрозділ 13.11: текст пункту 13.11.2.7 замінено новим текстом згідно резолюції MSC.551(108);

текст пункту 13.11.3.1 доповнено новим текстом згідно резолюції MSC.551(108);

текст пункту 13.11.4.7 доповнено новим текстом згідно резолюції MSC.551(108);

текст пункту 13.11.4.8 доповнено новим текстом згідно резолюції MSC.551(108);

в пункт 13.11.5.1.1 внесені зміни згідно резолюції MSC.551(108);

в пункти 13.11.7.1, 13.11.7.2 і 13.11.7.4 внесені зміни згідно резолюції MSC.551(108).

ЧАСТИНА VI. ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

2. КОНСТРУКТИВНИЙ ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

2.1 Підрозділ 2.1 доповнюється новим пунктом 2.1.6 з текстом наступного змісту:

«2.1.6 Конструктивний протипожежний захист і розташування отворів на пасажирських накатних суднах, які перевозять більше 36 пасажирів

Цей пункт застосовується до суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати. Пасажирські судна, що перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, повинні відповідати вимогам пункту 2.2.3.2, що застосовувалися раніше.

2.1.6.1 Конструктивний протипожежний захист

.1 На пасажирських суднах, що перевозять більше 36 пасажирів, обмежувальні перегородки і палуби приміщень спеціальної категорії та приміщень з горизонтальним способом навантаження і вивантаження повинні бути класу А-60.

Проте там, де з однієї сторони перегородки розташовані приміщення, перераховані в 2.2.1.3(5), 2.2.1.3(9) або 2.2.1.3(10), клас вогнестійкості може бути знижений до А-0.

Якщо паливні танки розташовуються під приміщенням спеціальної категорії, вогнестійкість палуби між такими приміщеннями може бути класу А-0.

.2 Якщо приміщення спеціальної категорії або приміщення з горизонтальним способом навантаження і вивантаження розділене внутрішніми палубами, клас вогнестійкості цих палуб слід визначати, виходячи з продуктивності та розташування стаціонарної системи водяного пожежогасіння. Якщо стаціонарна система водяного пожежогасіння не може одночасно охопити відповідну площу над і під цією палубою, то ця палуба повинна відповідати класу А-30, а всі апарелі та двері між палубами повинні бути виготовлені зі сталі і мати конструкцію, що забезпечує максимально можливу з практичної точки зору непроникність.

2.1.6.2 Розташування отворів у приміщеннях із горизонтальним способом навантаження і вивантаження та в приміщеннях спеціальної категорії

.1 Отвори в бортовій обшивці і кінцевих частинах корпусу або в підволоках приміщень з горизонтальним способом навантаження і вивантаження повинні бути розташовані та влаштовані таким чином, щоб пожежа в приміщенні з горизонтальним способом навантаження і вивантаження не створювала загрози для:

а) місць розміщення рятувальних шлюпок і плотів;

б) місць посадки і місць збору, включно зі шляхами підходу до них; і

в) житлових приміщень, постів керування і службових приміщень, у яких зазвичай перебувають люди, в надбудовах і рубках, розташованих над приміщеннями з горизонтальним способом навантаження і вивантаження.

Наявність отворів не допускається на всіх палубах безпосередньо під цими об'єктами і в межах безпечної відстані, що повинно становити не менше ніж 6,0м при вимірюванні по горизонталі.

.2 Ця вимога не поширюється на отвори, обладнані засобами закриття, такі як апарелі та двері. Апарелі та двері на всіх палубах, розташованих безпосередньо під житловими приміщеннями, постами керування та службовими приміщеннями, у яких зазвичай перебувають люди, повинні бути виготовлені зі сталі, а на всіх палубах, розташованих безпосередньо під місцями розміщення рятувальних шлюпок та плотів, місцями посадки в них, а також місцями збору, вони повинні відповідати класу вогнестійкості не нижче А-0.

3 При цьому наявність отворів допускається в приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження, розташованих під житловими приміщеннями, постами керування і службовими приміщеннями, в яких зазвичай перебувають люди, якщо вогнестійкість бортів судна, включно з вікнами і дверима, відповідає класу А-60 за межами прямокутної зони, яка простирається на 6,0м за горизонталлю до носу і до корми від отворів і не менше ніж на дві палуби вгору від рівня палуби, що має отвори.

Вікна класу А-0, захищені водяною системою пожежогасіння з інтенсивністю подачі щонайменше 5,0л/хв на квадратний метр, можуть вважатися рівноцінними вікнам класу А-60. Конструкція приймальних вентиляційних отворів повинна забезпечувати зведення ризику забруднення до мінімуму.

4 Наявність отворів для примусової вентиляції приміщень з горизонтальним способом навантаження і вивантаження та приміщень спеціальної категорії допускається під житловими приміщеннями, службовими приміщеннями та постами керування в надбудовах, якщо отвір захищений засобом закриття, який з високою вірогідністю не буде відрізаний у разі пожежі в приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження та який повинен забезпечувати можливість закриття з легкодоступного місця. Засіб закриття повинен бути виготовлений зі сталі або іншого вогнестійкого матеріалу.

Наявність таких отворів не допускається під місцями розташування рятувальних шлюпок і плотів, аварійного генератора і повітрязабірників машинного відділення (відділень).

5 Незважаючи на викладене вище, розташування повітрязабірників, що обслуговують головну рушійну установку судна, а також основні та аварійні електрогенератори, повинне забезпечувати зведення до мінімуму ризику забруднення внаслідок пожежі, яка виникла в приміщенні з горизонтальним способом навантаження і вивантаження або в приміщенні спеціальної категорії.

2.1.6.3 Влаштування відкритої палуби, призначеної для перевезення транспортних засобів

1 Повинні бути вжиті відповідні заходи, щоб пожежа, яка повністю розгорілася на відкритих палубах, призначених для перевезення транспортних засобів, не створювала загрози для:

- а) місць розміщення рятувальних шлюпок і плотів;
- б) місць посадки і місць збору, включно зі шляхами підходу до них; і
- в) житлових приміщень, постів керування і службових приміщень, у яких зазвичай перебувають люди, в надбудовах і рубках, що примикають до відкритої палуби.

2 Повинні бути вжиті відповідні заходи, що забезпечують безпечну відстань - понад 6,0м за горизонталлю - від виділених смуг для транспортних засобів до житлових приміщень, постів керування та службових приміщень, у яких зазвичай перебувають люди, в надбудовах і рубках, що примикають до відкритої палуби.

3 Безпечна відстань може бути зменшена до 3,0м, якщо обмежувальні конструкції, включно з вікнами та дверима, що знаходяться в межах 6,0м, мають клас вогнестійкості А-60.

Рівноцінними їм можуть вважатися обмежувальні конструкції класу А-0, захищені системою водяного пожежогасіння з інтенсивністю подачі не менше 5,0л/хв на квадратний метр.

4 Місця розташування рятувальних шлюпок і плотів та місця посадки, включно зі шляхами доступу до них, повинні бути на безпечній відстані, що становить понад 12,0м. Безпечні відстані вимірюються по горизонталі.

5 Незважаючи на викладене вище, розташування повітрязабірників, що обслуговують головну рушійну установку судна, а також основні та аварійні електрогенератори, повинне забезпечувати зведення до мінімуму ризику забруднення внаслідок пожежі, що виникла на відкритій палубі, призначеній для перевезення транспортних засобів.»

2.2.3 Текст заголовку пункту замінюється наступним текстом:

«2.2.3 Захист приміщень для перевезення транспортних засобів, приміщень спеціальної категорії, відкритих і закритих приміщень з горизонтальним способом навантаження і вивантаження, а також відкритих палуб, призначених для перевезення транспортних засобів (див. також 2.1.6)».

2.2.3.6.2 Пункт **2.2.3.6.2** доповнюється новим підпунктом **2.2.3.6.2.3** з текстом наступного змісту:

«2.3 Вимоги цього пункту застосовуються до суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати. Пасажи́рські судна з приміщеннями для перевезення транспортних засобів, приміщеннями спеціальної категорії або приміщеннями з горизонтальним способом навантаження і вивантаження, які перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, включно з

суднами, що перебували на етапі побудови до 1 липня 2012 року, повинні відповідати вимогам цього пункту не пізніше першого огляду 1 січня 2028 року або після цієї дати.

а) На пасажирських суднах у приміщеннях для перевезення транспортних засобів, приміщеннях спеціальної категорії та приміщеннях з горизонтальним способом навантаження повинна бути передбачена ефективна система відеоспостереження для постійного контролю за цими приміщеннями. Система повинна бути оснащена функцією негайного відтворення для швидкого визначення місця пожежі, наскільки це практично можливо.

Камери повинні бути встановлені так, щоб у зоні видимості перебувало все приміщення; вони повинні бути змонтовані на достатній висоті, для того, щоб після завантаження в поле зору потрапляв простір над вантажем і транспортними засобами.

б) Відеозаписи, зроблені цією системою моніторингу, повинні бути доступними для відтворення на посту керування з постійною вахтою або в центрі безпеки впродовж щонайменше семи діб для систем, встановлених на пасажирських суднах ро-ро, які перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, і щонайменше 24 годин для наявних пасажирських суден ро-ро, що перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, включно із суднами, які перебували на етапі побудови до 1 липня 2012 року; водночас у безпосередній близькості від відеомонітора на видному місці. Постійний контроль відеозображення з боку екіпажу не вимагається».

3. ПРОТИПОЖЕЖНЕ ОБЛАДНАННЯ І СИСТЕМИ

3.1.1 Доповнюється новим підпунктом **3.1.1.5** наступного змісту.

«**3.1.1.5** На суднах, які побудовані 1 січня 2026 року, або після цієї дати, забороняється використання вогнегасних речовин, які містять перфтороктансульфонову кислоту.».

3.2 Підрозділ **3.2** доповнюється новим пунктом **3.2.8** з текстом наступного змісту:

«**3.2.8** **Стаціонарні системи водяного пожежогасіння на відкритих палубах пасажирських суден ро-ро, призначених для перевезення транспортних засобів**

У цьому пункті докладно викладаються специфікації передбачених вимогами глави II-2 Конвенції стаціонарних систем водяного пожежогасіння на пасажирських суднах ро-ро, що мають палуби, призначені для перевезення транспортних засобів. Вимоги цього пункту застосовуються до пасажирських суден ро-ро, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати.

3.2.8.1 Захищена зона повинна простягатися на всю довжину і ширину відкритої палуби, призначеної для перевезення транспортних засобів. Стаціонарний лафетний ствол (стволи) повинен (повинні) забезпечувати подачу води:

.1 у зону відкритої палуби, призначену для перевезення транспортних засобів; і

.2 у зону, що включає обмежувальні конструкції надбудови і простягається на відстань до 8,0м за горизонталлю від зони, призначеної для розміщення транспортних засобів, або до наступних вертикальних обмежувальних конструкцій, залежно від того, яка з цих відстаней менша.

3.2.8.2 Сумарна продуктивність усіх стаціонарних лафетних стволів повинна становити не менше ніж 2,0л/хв на квадратний метр захисної площі, водночас продуктивність будь-якого з лафетних стволів у жодному разі не має бути меншою за 1250л/хв. Повинен бути забезпечений рівномірний розподіл води.

3.2.8.3 Відстань від лафетного ствола до найвіддаленішої точки площі, що захищається, розташованої в ніс від нього, повинна становити не більше 75% довжини струменя, що викидається лафетним стволом за відсутності вітру.

3.2.8.4 Кожний лафетний ствол повинен бути розташований поза зоною, яку він захищає, у безпечному місці, яке з високою вірогідністю не буде відрізано в разі пожежі.

Лафетні стволи повинні бути встановлені в місцях, що забезпечують безперешкодне покриття зони, що захищається, водою за максимального заповнення відкритої палуби транспортними засобами. При цьому ділянки, не покриті лафетними стволами, повинні бути захищені ручними стволами. Ці ручні стволи повинні бути сконструйовані та встановлені з урахуванням погодних умов і забезпечувати подачу 5,0л/хв на квадратний метр площі, що покривається, а засоби управління подачею води повинні бути розташовані в місці, доступному в разі пожежі.

3.2.8.5 Система повинна бути доступною для негайного застосування і забезпечувати безперервну подачу води. Система подавання води повинна забезпечувати одночасне подавання води з необхідною інтенсивністю на всю ширину відкритої палуби, призначеної для перевезення

транспортних засобів, і на 40м завдовжки або на всю довжину відкритої палуби, якщо вона становить менше 40м. Інтенсивність подачі в жодному разі не повинна бути меншою за необхідну для найпотужнішого з лафетних стволів.

3.2.8.6 Вода в систему може надходити з пожежної магістралі, від насоса (насосів), що обслуговує (обслуговують) інші стаціонарні системи водяного пожежогасіння, або від спеціального насоса, що забезпечує безперервну подачу морської води.

Якщо для подачі води в лафетний ствол (стволу) використовуються суднові пожежні насоси:

.1 повинна бути передбачена можливість відсікання суднової пожежної магістралі від лафетного ствола (стволів) за допомогою клапана з метою забезпечення можливості роздільної або одночасної роботи обох систем; і

.2 продуктивність насосів повинна бути достатньою для одночасного обслуговування обох систем, включно з подачею двох струменів води з пожежної магістралі під необхідним тиском. Якщо на відкритій палубі передбачається також перевезення небезпечних вантажів, повинна бути забезпечена можливість подачі під необхідним тиском чотирьох струменів води.

Якщо для подачі води в лафетний ствол (стволу) використовується інша стаціонарна система водяного пожежогасіння:

.3 повинна бути передбачена можливість відсікання цієї системи водяного пожежогасіння від лафетного ствола (стволів) за допомогою клапана з метою забезпечення можливості роздільної або одночасної роботи обох систем; і

.4 у відкритих приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження продуктивність насоса (насосів) повинна бути достатньою для одночасного обслуговування обох систем, тобто не менше ніж дві секції стаціонарної системи водяного пожежогасіння, розташованих поблизу отворів, які виходять на відкриту палубу, та одного лафетного ствола, що обслуговує відкриту палубу. Для закритих приміщень із горизонтальним способом навантаження і вивантаження та приміщень спеціальної категорії одночасна робота обох систем не потрібна.»

3.4 Підрозділ **3.4** доповнюється новим пунктом **3.4.10** з текстом наступного змісту:

«3.4.10 Вимоги цього пункту застосовуються до суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати.

На пасажирських суднах у приміщеннях для перевезення транспортних засобів, приміщеннях спеціальної категорії та приміщеннях із горизонтальним способом навантаження і вивантаження, в яких встановлено стаціонарні системи пожежогасіння водорозпиленням, повинні бути передбачені відповідні інформаційні покажчики та маркувальні знаки на підволоках, перегородках і вертикальних обмежувальних конструкціях, що ясно ідентифікують секції стаціонарної системи пожежогасіння.

При встановленні відповідних інформаційних покажчиків і нанесенні маркувальних знаків слід брати до уваги звичайні маршрути пересування екіпажу з урахуванням перешкод, створюваних вантажем і стаціонарними об'єктами.

Покажчики з номерами секцій повинні бути виконані з фотолюмінісцентного матеріалу*. Нумерація секцій, зазначена в приміщенні, повинна збігатися з позначеннями на клапанах секцій та ідентифікаторами секцій, що використовуються в центрі безпеки або на посту керування з постійною вахтою.

Примітка. *Див. 8.5.5 частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» цих Правил.»

4. СИСТЕМИ ПОЖЕЖНОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ

4.2.1.4 Таблиця 4.2.1.4 доповнюється новим рядком наступного змісту:

Комбінований (димо-тепловий)	74	9	4,5
---------------------------------	----	---	-----

Перед останнім абзацом тексту пункту доповнюється наступним:

«Відстань між двома сенсорними кабелями лінійної системи виявлення тепла повинна бути не більше 9,0м, а відстань між такими кабелями і перегородками не повинна перевищувати 4,5м».

4.2 Підрозділ **4.2** доповнюється новими пунктами **4.2.1.8** і **4.2.1.9** з текстами наступного змісту:

«**4.2.1.8** Вимоги цього пункту застосовуються до суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати. Судна, що перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, повинні відповідати вимогам пункту **4.2.1.2.5**, що застосовувалися раніше.

Житлові та службові приміщення і пости управління вантажних суден повинні бути захищені стаціонарною системою сигналізації виявлення пожежі і/або автоматичною спринклерною системою пожежогасіння і сигналізації виявлення пожежі залежно від способу захисту наступним чином:

.1 при способі захисту **ІС**: стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі повинна бути встановлена та улаштована так, щоб забезпечувати виявлення диму в усіх коридорах, на всіх трапах і на всіх шляхах евакуації в межах житлових приміщень, а також на всіх постах керування, включно з постами керування вантажними операціями;

.2 при способі захисту **ПС**: автоматична спринклерна система пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі схваленого типу, що відповідає відповідним вимогам Кодексу із систем пожежної безпеки, повинна бути встановлена та улаштована так, щоб захищати житлові приміщення, камбузи та інші службові приміщення, за винятком приміщень, що не становлять значної пожежонебезпеки, як-от порожні простори, санітарні приміщення тощо. Крім того, повинна бути встановлена стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі, улаштована так, щоб забезпечувати виявлення диму у всіх коридорах, на всіх трапах і всіх шляхах евакуації в межах житлових приміщень, а також на всіх постах управління, зокрема на постах управління вантажними операціями.

.3 при способі захисту **ПІС**: стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі повинна бути встановлена та улаштована так, щоб виявляти наявність пожежі в усіх житлових та службових приміщеннях шляхом виявлення диму в коридорах, на трапах та шляхах евакуації в межах житлових приміщень, за винятком приміщень, що не становлять значної пожежонебезпеки, таких як пусті простори, санітарні приміщення тощо. Крім того, повинна бути встановлена стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі, улаштована так, щоб забезпечувати виявлення диму в усіх коридорах, на всіх трапах і всіх шляхах евакуації в межах житлових приміщень, а також на всіх постах управління, включаючи пости управління вантажними операціями.

4.2.1.9 Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі на вантажних та пасажирських накатних суднах

Вимоги пунктів **4.2.1.9.1** ÷ **4.2.1.9.4** застосовуються тільки до пасажирських суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати. Пасажирські судна, що перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, включно з суднами, які перебували на етапі побудови до 1 липня 2012 року, повинні відповідати вимогам пункту **4.2.1.9.6** і вимогам пункту **4.2.1.3**, що застосовувалися раніше. Вимоги пункту **4.2.1.9.5** застосовуються до вантажних суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати. Вантажні судна, що перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, повинні відповідати вимогам пункту **4.2.1.3**, що застосовувалися раніше.

4.2.1.9.1 У приміщеннях для перевезення транспортних засобів, приміщеннях спеціальної категорії та приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження повинна бути передбачена стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі з індивідуально ідентифікованими оповісниками. Система повинна відповідати вимогам Міжнародного кодексу про системи пожежної безпеки (FSS Code).

.1 Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі повинна забезпечувати виявлення диму і тепла у всіх приміщеннях для перевезення транспортних засобів, приміщеннях спеціальної категорії і приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження. Адміністрація може вважати прийнятним використання лінійних теплових оповісників як необхідної системи виявлення тепла. Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі повинна бути здатна швидко виявляти виникнення пожежі. Розміщення автоматичних оповісників повинне задовольняти вимоги Адміністрації з урахуванням впливу вентиляції та інших відповідних факторів. Після встановлення система повинна пройти випробування за звичайних умов вентиляції та продемонструвати середній час реагування, який задовольняє вимогам Адміністрації.

4.2.1.9.2 Якщо в приміщеннях для перевезення транспортних засобів, приміщеннях спеціальної категорії та приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження використовується стаціонарна система затоплення водою, то повинна бути передбачена система сигналізації виявлення пожежі, розділена на ті самі зони, які піддаються ідентифікації, що й система затоплення водою.

4.2.1.9.3 Система сигналізації виявлення пожежі повинна бути оснащена системним інтерфейсом, який забезпечує логічне й однозначне представлення інформації, що необхідно для її швидкого і правильного розуміння та прийняття відповідних рішень. Зокрема, нумерація зон системи сигналізації повинна збігатися з нумерацією зон інших систем, таких як стаціонарна система водяного пожежогасіння і система відеоспостереження, якщо такі є.

4.2.1.9.4 Для зони відкритої палуби, призначеної для перевезення транспортних засобів, повинна бути передбачена стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі. Стаціонарна система виявлення пожежі повинна бути здатна швидко виявляти виникнення пожежі в будь-якій точці цієї зони. Типи автоматичних оповісників, а також їхнє розміщення та місцезнаходження повинні задовольняти вимоги Адміністрації з урахуванням впливу погодних умов, перешкод, які створюються при виконанні певних послідовностей операцій, зокрема під час навантаження або вивантаження та під час рейсу, можуть використовуватися різні налаштування системи.

4.2.1.9.5 На вантажних суднах приміщення для перевезення транспортних засобів, приміщення спеціальної категорії та приміщення з горизонтальним способом навантаження і вивантаження повинні бути обладнані стаціонарною системою сигналізації виявлення пожежі відповідно до вимог Міжнародного кодексу про системи пожежної безпеки (FSS Code).

Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі повинна бути здатна швидко виявляти виникнення пожежі. Типи автоматичних оповісників, а також їхнє розміщення та місцезнаходження повинні задовольняти вимоги Адміністрації з урахуванням впливу вентиляції та інших відповідних факторів. Після встановлення система повинна пройти випробування за звичайних умов вентиляції та продемонструвати середній час реагування, що задовольняє вимогам Адміністрації.

4.2.1.9.6 На пасажирських суднах, що перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, включно із суднами, що перебували на етапі побудови до 1 липня 2012 року, у приміщеннях спеціальної категорії, приміщеннях із горизонтальним способом навантаження і вивантаження та приміщеннях для перевезення транспортних засобів повинна бути передбачена стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі, що відповідає вимогам Міжнародного кодексу про системи пожежної безпеки (FSS Code).

Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі повинна бути здатна швидко виявляти виникнення пожежі. Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі повинна забезпечувати виявлення диму і тепла в усіх приміщеннях для перевезення транспортних засобів, приміщеннях спеціальної категорії і приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження.

У цьому відношенні теплові оповісники повинні відповідати вимогам щодо розташування та зони дії, які застосовуються до димових оповісників. Встановлення теплових оповісників потрібне тільки в тих місцях, де вже є димовий оповісник.

Примітка. Пасажирські судна, що перебувають на етапі побудови до 1 січня 2026 року, включно із суднами, які перебували на етапі побудови до 1 липня 2012 року, повинні відповідати вимогам цього пункту не пізніше першого огляду 1 січня 2028 року або після цієї дати.».

6. ВИМОГИ ДО ПРОТИПОЖЕЖНОГО ЗАХИСТУ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ СУДЕН І СПЕЦІАЛЬНИХ ПРИСТРОЇВ НА СУДНАХ

6.8.2.5 Текст пункту доповнюється текстом наступного змісту:

«На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, для цілей застосування правила II-2/9 Конвенції СОЛАС приміщення для підготовки палива повинні розглядатися як машинні приміщення категорії А.».

6.8.7 Доповнюється новим підпунктом **6.8.7.3** з текстом наступного змісту:

«**6.8.7.3** На додаток до будь-яких переносних вогнегасників, які можуть вимагатися згідно з іншими документами ІМО, поруч зі станцією для бункерування і в приміщенні для підготовки палива повинен знаходитися один сухий порошковий переносний вогнегасник місткістю не менше 5кг. На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, сухий порошковий переносний вогнегасник повинен бути в приміщенні для підготовки палива не пізніше першого огляду, проведеного 1 січня 2026 року або після цієї дати.».

ЧАСТИНА VII. МЕХАНІЧНІ УСТАНОВКИ

2. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

2.10 ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО МЕХАНІЧНОЇ УСТАНОВКИ СУДЕН, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬ ПРИРОДНИЙ ГАЗ ЯК ПАЛИВО

2.10.1.2 Текст пункту доповнюється новим поясненням наступного змісту:

«Судно, що перебуває на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, означає судно:

.1 контракт на побудову якого було укладено 1 січня 2026 року або після цієї дати; або

.2 у разі відсутності контракту на побудову - кіль якого було закладено або яке перебувало на подібній стадії побудови 1 липня 2026 року або після цієї дати; або

.3 яке було здано в експлуатацію 1 січня 2030 року або після цієї дати».

2.10.2.3.3 В тексті пункту вираз «(первинного бар'єру системи зберігання цистерни)» замінюється на «(основного бар'єру системи зберігання палива)».

2.10.7 Номер пункту **4.7.7.1** замінити на **2.10.7.1**.

У зміненому **2.10.7.1** існуючий текст замінюється наступним текстом:

«**2.10.7.1** На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, повітряний шлюз – це приміщення, яке обмежене газонепроникними перегородками і перекриттями та обладнане двома в істотному ступені газонепроникними дверима, віддаленими одні від одних на відстань щонайменше 1,5м і не більше 2,5м.

Якщо комінгс дверей, що ведуть у небезпечний район, не є предметом вимог Правил про вантажну марку морських суден чи Міжнародної конвенції про вантажну марку, його висота повинна становити не менше 300мм. Двері повинні бути самозакривними без будь-яких засобів їх утримання у відкритому положенні.».

2.10.10.1 Текст першого абзацу замінюється новим текстом:

«**2.10.10.1** На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, за винятком цистерн для зрідженого газового палива, розрахованих для роботи за повного манометричного тиску парів палива при температурі зовнішнього середовища, яка є верхньою межею розрахункового діапазону температур, тиск і температура в цистернах для зрідженого газового палива повинні постійно підтримуватися в межах їхніх розрахункових діапазонів за допомогою прийнятних для Адміністрації засобів, наприклад, за допомогою одного або кількох із таких методів:».

ЧАСТИНА VIII. СИСТЕМИ І ТРУБОПРОВОДИ

2. МЕТАЛЕВІ ТРУБОПРОВОДИ

2.3.1 Текст пункту доповнюється наступним текстом:

«Для суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, товщина стінок металевих труб (крім чавунних), що працюють під внутрішнім тиском, повинна відповідати більшому із значень, визначених за табл. 2.3.8 чи за формулою, мм:

$S = (S_0 + b + c) / (1 - |a|/100)$, де:

a – мінусовий виробничий допуск на товщину стінки труби, (%), тобто де a - виробничий допуск -5%, значення $|a|$ дорівнює 5 і має бути відображено у формулі у вигляді $1 - (5/100)$.

Інші позначення до цієї формули див. вище.».

13. ПАЛИВНА СИСТЕМА

13.11.2.7 Текст пункту замінюється текстом наступного змісту:

«13.11.2.7 Правила щодо маніфольдів

13.11.2.7.1 Маніфольд для бункерування повинен бути розрахований на сприйняття зовнішніх навантажень протягом бункерувальної операції. З'єднувальні вузли на станції для бункерування повинні бути влаштовані таким чином, щоб забезпечувалося сухе роз'єднання з використанням одного з таких роз'ємів:

.1 муфта сухого роз'єму/з'єднання, що відповідає стандарту, щонайменше рівноцінному стандартам, прийнятним для Організації¹; або

.2 ручна або гідравлічна з'єднувальна муфта, що використовується для з'єднання системи бункерування із зовнішнім фланцем маніфольда для бункерування судна, що приймає²; або

.3 болтове фланцеве з'єднання².

13.11.2.7.2 Якщо передбачається використання будь-якого із з'єднань, зазначених у пунктах **13.11.2.7.1.2** і **13.11.2.7.1.3**, їх слід застосовувати в поєднанні з експлуатаційними процедурами, що забезпечують можливість сухого роз'єднання. Відповідний пристрій повинен бути предметом окремого аналізу, який ґрунтується на результатах оцінки ризиків для систем бункерування², проведеної на етапі проектування, що враховує динамічні навантаження на з'єднання бункерувального маніфольда відповідно до визнаного стандарту, прийнятого для Адміністрації, вимог щодо безпечної експлуатації судна та інших небезпек, з якими судно може зіткнутися під час бункерування. Настанова з поводження з паливом повинна містити документацію, що підтверджує проведення оцінки ризиків, пов'язаних із системою бункерування, і виконання окремого аналізу відповідно до цієї вимоги.

13.11.2.7.3 Повинна бути передбачена муфта аварійного розчеплення (ERC)/система аварійного розчеплення (ERS) або еквівалентні їм засоби, якщо вони не встановлені на стороні подачі палива в бункерувальний трубопровід. Ці засоби повинні відповідати стандарту, рівноцінному стандартам, прийнятним для Організації², і забезпечувати швидке фізичне роз'єднання («сухе від'єднання») системи бункерування в аварійній ситуації.

Примітки. ¹ Див. рекомендації Міжнародної організації зі стандартизації, зокрема публікацію ISO 21593:2019 - Судна та морські технології. Технічні вимоги до муфт сухого роз'єму для приймання зрідженого природного газу.

² Див. рекомендації Міжнародної організації зі стандартизації, зокрема публікацію ISO 20519:2021 - Судна та морські технології. Вимоги до бункерування суден, що використовують зріджений природний газ як паливо.».

13.11.3.1 Текст пункту доповнюється текстом наступного змісту:

«На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, для однопаливних установок система подачі палива повинна бути дубльована та розділена так, щоб витік в одній із систем або вихід з ладу одного з відповідальних допоміжних механізмів подачі палива не призводили до неприпустимої втрати потужності. У разі витіку або виходу механізмів з ладу і відповідно до правила II-1/26.3 Конвенції СОЛАС Адміністрація, беручи до уваги загальні вимоги до безпеки, може допускати часткове зменшення пропульсивної потужності порівняно з її нормальною експлуатаційною величиною.».

13.11.4.7 Текст пункту доповнюється текстом наступного змісту:

«На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, у випадках автоматичного перекриття головного клапана газоподібного палива під час спрацьовування системи безпеки, увесь газ із трубопроводу між цим головним клапаном газоподібного палива та здвоєним запірним клапаном із спускним вентилям, а також між запірним клапаном зі спускним вентилям і споживачем, повинен автоматично випускатися.».

13.11.4.8 Текст пункту доповнюється текстом наступного змісту:

«На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, у трубопроводах подачі палива, на ділянці вище за потоком від здвоєного запірного клапана зі спускним вентилям, на лініях подачі газу до кожного зі споживачів газу повинен бути передбачено

один керований вручну відсічний клапан, що забезпечує безпечне відсікання під час технічного обслуговування споживачів газу.».

13.11.5.1.1 Текст останнього абзацу анулюється, крім «або».

13.11.7.1 Текст пункту замінюється текстом наступного змісту:

«**13.11.7.1** На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, розрахунковий тиск для зовнішніх труб або каналів паливних систем повинен бути не меншим за максимальний робочий тиск у внутрішній трубі.

Як альтернатива, розрахунковий тиск для зовнішньої труби або каналів повинний бути розрахований відповідно до пункту **13.11.7.2**.».

13.11.7.2 Текст першого абзацу пункту замінюється текстом наступного змісту:

«Для суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, як альтернативу пункту **13.11.7.1** розрахунковий тиск для каналу приймається як найбільше з наступних значень:».

13.11.7.4 Текст пункту замінюється текстом наступного змісту:

«**13.11.7.4** Для суден, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, канал повинен бути випробуваний тиском з метою доведення його здатності витримати очікуваний максимальний тиск при руйнуванні паливного трубопроводу.».

Том 4

ЧАСТИНА XI. ЕЛЕКТРИЧНЕ ОБЛАДНАННЯ

1. Розділ **6**: в пункт **6.8.1** внесені зміни редакційного характеру; пункт **6.9.1.1** анульовано, нумерація пунктів **6.9.1.2 – 6.9.1.6** замінена на **6.9.1.1 – 6.9.1.5**.
2. Підрозділ **7.5**: пункт **7.5.7** доповнений новим підпунктом **7.5.7.5** згідно резолюції MSC.555(108); в пункти **7.5.10.3** і **7.5.10.4** внесені зміни згідно резолюції MSC.555(108); пункт **7.5.10** доповнений новим підпунктом **7.5.10.8** згідно резолюції MSC.555(108).
3. Підрозділ **7.23**: пункт **7.23.2.5** доповнений новим текстом згідно резолюції MSC.551(108).
4. Розділ **23**: в пункти **23.2.2** і **23.2.3** внесені зміни згідно резолюції MSC.551(108).
5. Розділ **25**: в пункт **25.3.1** внесені зміни згідно резолюції MSC.538(107).

ЧАСТИНА XI. ЕЛЕКТРИЧНЕ ОБЛАДНАННЯ

6. ОСВІТЛЕННЯ

6.8.1 В тексті пункту вираз «у табл. 5.2.1» замінюється на «у **5.2.1**».

6.9.1 Пункт **6.9.1.1** анулюється, нумерація пунктів **6.9.1.2 – 6.9.1.6** замінюється на **6.9.1.1 – 6.9.1.5**.

7. ВНУТРІШНІЙ ЗВ'ЯЗОК І СИГНАЛІЗАЦІЯ

7.5.7 Доповнюється новим підпунктом **7.5.7.5** з текстом наступного змісту:

«**5** На пасажирських суднах ро-ро, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, аварійні оповіщення повинні відповідати єдиній схемі подання сигналів тривоги (з погляду використовуваних формулювань, слів, колірних позначень і місць подачі). Сигнали тривоги повинні миттєво розпізнаватися з ходового містка, і їхньому сприйняттю не повинні перешкоджати шуми або невідале розташування засобів індикації.

На пасажирських суднах ро-ро, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, інтерфейс повинен забезпечувати адресацію оповісників і давати змогу екіпажу відстежувати історію сигналів тривоги та ідентифікувати останній із них; він також повинен бути оснащений засобами придушення сигналів тривоги, забезпечуючи при цьому, щоб ті сигнали, для яких умови спрацювання зберігаються, залишалися добре помітними.

На пасажирських суднах ро-ро, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, під час навантаження і вивантаження транспортних засобів димові пожежні оповісники в приміщеннях спеціальної категорії і приміщеннях з горизонтальним способом навантаження і вивантаження можуть бути відключені. Тривалість вимкнення повинна відповідати тривалості навантаження/вивантаження, і після закінчення цього заздалегідь встановленого періоду система повинна автоматично повертатися у вихідний стан. Інформація про те, чи відключені оповісники чи ні, повинна відображатися на центральній панелі. Відключення теплових і ручних оповісників не допускається.».

7.5.10.3 В тексті першого речення після виразу «теплові оповісники» доповнити виразом: «і лінійні теплові оповісники», далі текст зберігається.

В тексті другого речення після виразу «теплових оповісників» доповнити виразом «і лінійних теплових оповісників», далі текст зберігається.

7.5.10.4 В тексті після виразу «теплових оповісників» доповнити виразом: «і лінійних теплових оповісників», далі текст зберігається.

7.5.10 Доповнюється новим підпунктом **7.5.10.8** з текстом наступного змісту:

«**8** лінійні теплові оповісники повинні бути випробувані відповідно до стандартів EN 54-22:2015 і IEC 60092-504. За рішенням Адміністрації можуть застосовуватися інші стандарти випробувань.».

7.23.2.5 Текст пункту доповнюється текстом наступного змісту:

«На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, пристрої виміру рівня рідини в цистерні для палива у вигляді зрідженого газу можуть належати до наступних типів:

1 пристрої непрямої дії, що визначають кількість палива такими методами, як зважування або вимірювання витрат в потоці;

2 пристрої закритого типу, які не проникають через стінки цистерни для палива у вигляді зрідженого газу, такі як пристрої з використанням радіоізотопів або ультразвукові пристрої; або

3 пристрої закритого типу, що встановлюються усередині ємності для палива у вигляді скрапленого газу, але які складають частину закритої системи і не допускають витоку газового палива. Такі пристрої повинні розглядатися як частина обв'язки цистерни. Якщо пристрій закритого типу не змонтовано безпосередньо на цистерні, він повинен бути обладнаний відсічним клапаном, розташованим якомога ближче до цистерни.».

23. ВИМОГИ ДО ЕЛЕКТРИЧНОГО ОБЛАДНАННЯ СУДЕН, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬ ПРИРОДНИЙ ГАЗ, ЯК ПАЛИВО

23.2.2 Текст пункту доповнюється наступним текстом:

«На суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, ця зона охоплює, не обмежуючись наведеним нижче, внутрішній простір ємкостей для зберігання газового палива, будь-які трубопроводи скидання тиску та інші системи газовідводу ємкостей для зберігання газового палива, труби і обладнання, що містять газове паливо, а також міжбар'єрні простори, як їх визначено в пункті **2.10.1.2** частини VII цих Правил.».

23.2.3 Після тексту першого абзацу (-приміщення обв'язки паливних систем, приміщення для зберігання ємкостей газового палива і міжбар'єрні простори;) доповнюється наступним текстом:

«на суднах, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, приміщення для трубопроводів обв'язки цистерн і приміщення для зберігання ємкостей газового палива;», далі текст зберігається.

25. ВИМОГИ ДО ЕЛЕКТРИЧНОГО ОБЛАДНАННЯ СУДЕН, ПРИЗНАЧЕНИХ ДЛЯ ТРИВАЛОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ В УМОВАХ НИЗЬКИХ ТЕМПЕРАТУР

25.3 Текст пункту **25.3.1** доповнюється наступним:

«Ця вимога не застосовується до суден, які експлуатуються виключно у районах, де світловий день складає 24 години.».

ПРАВИЛА ЩОДО ОБЛАДНАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

ЧАСТИНА II. РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

1. Розділ **6:** в тексті пунктів **6.8.5.2** і **6.8.5.4.2** внесені зміни редакційного характеру; тексти пунктів **6.13.7.6.8** та **6.13.7.6.17** замінені новими згідно резолюції MSC.554(108); підрозділ **6.15** доповнений новим пунктом **6.15.6** згідно резолюції MSC.535(107); в тексті пунктів **6.20.2.8** та **6.20.2.10** внесені зміни згідно резолюції MSC.554(108).

ЧАСТИНА IV. РАДІООБЛАДНАННЯ

- 1.** Розділ **2:** текст пункту **2.2.4** замінено новим текстом згідно циркулярного листа Регістру №28.8-306 від 01.03.24.
- 2.** Розділ **5:** в текст пункту **5.1.43** внесені зміни редакційного характеру;
- 3.** Розділ **6:** підрозділ **6.9** анульовано, номери підрозділів **6.10**, **6.11** і **6.12** замінено на **6.9**, **6.10** і **6.11** відповідно, згідно циркулярного листа Регістру №28.8-306 від 01.03.24.
- 4.** Розділ **8:** в пункти **8.1.1.3** і **8.3.1** внесені зміни згідно резолюції MSC.508(105); в текст пункту **8.2.13.3** внесені зміни редакційного характеру доповнений новим пунктом **8.2.13.4** згідно резолюції MSC.508(105).
- 5.** Розділ **10:** в пункт **10.1.1** внесені зміни згідно резолюції MSC.510(105).
- 6. ДОДАТОК:** внесені зміни до визначення району A3 згідно резолюції MSC.509(105).

ЧАСТИНА V. НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ

- 1.** Розділ **1:** пункт **1.2.2** доповнений новим поясненням згідно резолюції MSC.530(106)/Rev.1.
- 2.** Розділ **2:** табл.2.2.1-1 і табл.2.2.1-2 доповнені новими примітками 7 та 8 відповідно, згідно резолюції MSC.532(107); доповнений новим пунктом **2.2.8** згідно резолюції MSC.538(107).
- 3.** Розділ **3:** пункт **3.2.16** замінений новим текстом згідно резолюції MSC.538(107).
- 4.** Розділ **5:** підрозділ **5.1** доповнений новим пунктом **5.1.41** згідно резолюції MSC.530(106)/Rev.1; зноска ⁷ до заголовку підрозділу **5.15** доповнена новим текстом згідно резолюції MSC.530(106)/Rev.1. підрозділ **5.28** доповнений новим пунктом **5.28.11** згідно резолюції MSC.532(107).

ЧАСТИНА II. РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

6. ВИМОГИ ДО РЯТУВАЛЬНИХ ЗАСОБІВ

6.8.5.2 В тексті пункту вираз «**6.9.6.3.5** і **6.10.6.7**» замінюється на «**6.9.6.3.4** і **6.10.6.6**».
6.8.5.4.2 В тексті пункту вираз «**6.9.6.3.5** і **6.10.6.7**» замінюється на «**6.9.6.3.4** і **6.10.6.6**».

6.13 Текст пункту **6.13.7.6.8** замінюється новим наступного змісту:

«**8** для запобігання випадковому роз'єднанню під час підймання шлюпки, необхідно, щоб гак міг витримувати будь-яке навантаження тільки в тому разі, коли він повністю повернутий у вихідне положення. У разі наявності у гака можливості роз'єднання рятувальної або чергової шлюпки з навантаженням на гаках, коли вона не повністю перебуває на плаву, необхідно, щоб рукоятка або запобіжні штифти не могли бути повернуті у початкове (закрите) положення, і щоб жодні індикатори не вказували на знаходження роз'єднувального механізму у початковому положенні, якщо гак не перебуває повністю у початковому положенні. На кожному гаку повинні бути нанесені додаткові знаки небезпеки для попередження членів екіпажу про відповідні способи повернення у вихідне положення;».

Текст пункту **6.13.7.6.17** замінюється новим текстом наступного змісту:

«**17** вимоги пунктів **6.13.7.6.7** і **6.13.7.6.15** можуть не застосовуватися, якщо для спуску рятувальної або чергової шлюпки використовується система з одного лопаря і гака (пристрій одно точкової системи підвісу) в комбінації з відповідним фалінем, за умови, що в цього пристрою одно точкової системи підвісу відсутня можливість роз'єднання рятувальної або чергової шлюпки з навантаженням на гаках, коли вона не повністю перебуває на плаву.».

6.15 Підрозділ **6.15** доповнюється новим пунктом **6.15.6** з текстом наступного змісту:

«**6.15.6 Вентиляція рятувальних шлюпок.**

Вимоги цього пункту застосовуються до повністю закритих рятувальних шлюпок, встановленим 1 січня 2029 року або після цієї дати, і вираз «встановленим 1 січня 2029 року або після цієї дати» має на увазі:

а) для суден, контракт на побудову яких було укладено 1 січня 2029 року або після цієї дати, або, у разі відсутності контракту на побудову, які перебували на етапі побудови 1 січня 2029 року або після цієї дати, - будь-яку дату встановлення на судні; і

б) для суден, інших ніж зазначені в підпункті а) вище, - договірну дату поставки обладнання або, у разі відсутності договірної дати поставки, фактичну дату поставки обладнання на судно, що припадає на 1 січня 2026 року або на пізнішу дату.

6.15.6.1 Засоби вентиляції

.1 На повністю закритих рятувальних шлюпках повинні бути передбачені засоби вентиляції, які забезпечують питому витрату вентиляційного повітря не менше 5м³/год на людину з розрахунку кількості людей, дозволеної для розміщення в рятувальній шлюпці, протягом щонайменше 24 годин. Повинна бути передбачена можливість керування засобами вентиляції зсередини рятувальної шлюпки, і вони повинні забезпечувати рівномірну вентиляцію рятувальної шлюпки без утворення невентильованих зон.

.2 Якщо ці засоби мають джерело живлення, таким джерелом не повинні бути батареї радіоблагоднання, зазначені в пункті **6.13.6.12**;

якщо їхня робота залежить від двигуна рятувальної шлюпки, повинна бути передбачена достатня кількість палива для дотримання вимог пункту **6.13.6.9**.

6.15.6.2 Отвори в системі вентиляції та засоби їх закриття

.1 Кожен отвір засобів вентиляції, що вимагається у пункті **6.15.6.1**, повинен бути оснащений засобами закриття. Керування засобами закриття повинне здійснюватися людиною, яка перебуває всередині рятувальної шлюпки. Повинні бути передбачені засоби для забезпечення того, щоб отвори трималися закритими до спуску рятувальної шлюпки, тобто під час її зберігання, а також під час спуску.

.2 Впускні та випускні отвори засобів вентиляції та їхня зовнішня арматура повинні бути розміщені таким чином і мати таку конструкцію, щоб мінімізувати надходження води через ці отвори без застосування засобів закриття, що вимагаються пунктом **.1** вище, і з урахуванням вимог, наведених у пункті **6.15.3.2**.

.3 На рятувальних шлюпках, що спускаються методом вільного падіння та відповідають вимогам підрозділу **6.16**, отвори та засоби їхнього закриття повинні мати таку конструкцію, щоб витримувати навантаження та запобігати надходженню води під час очікуваного занурення шлюпки у воду під час спуску методом вільного падіння.

.4 На рятувальних шлюпках з автономною системою повітрязабезпечення, що відповідає вимогам підрозділу **6.17**, отвори та засоби їхнього закриття повинні мати таку конструкцію, щоб підтримувати тиск, що вимагається **6.17.1**.

.5 На вогнезахисних рятувальних шлюпках, що відповідають вимогам підрозділу **6.18**, отвори та засоби їхнього закриття повинні мати таку конструкцію, щоб за умов, зазначених у пункті **6.18.1**, не відбувалося зниження рівня захищеності людей, які перебувають у рятувальній шлюпці.».

6.20.2.8 Формула (6.20.2.8) замінюється наступною:

« $S = 0,4 + 0,02H$, або 1,0 в залежності від того, що менше, (6.20.2.8)».

6.20.2.10 Текст першого речення замінюється наступним текстом:

«Максимальна швидкість спуску не повинна перевищувати 1,3м/с. Адміністрація може встановити максимальну швидкість спуску, відмінну від 1,3м/с, з урахуванням конструкції рятувального засобу або чергової шлюпки, захисту людей від надмірних перевантажень, а також міцності спускових пристроїв з урахуванням інерційних сил, що виникають при аварійній зупинці

ЧАСТИНА IV. РАДІООБЛАДНАННЯ

2. ФУНКЦІОНАЛЬНІ ВИМОГИ ДО РАДІООБЛАДНАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН, ЙОГО КОМПЛЕКТАЦІЇ, ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ

2.2.4 Текст пункту замінюється текстом наступного змісту:

«**2.2.4** На кожному судні змішаного (море - ріка) плавання, яке виконує рейси по внутрішніх водних шляхах (ріках), на додаток до вимог табл. 2.2.1 і табл. 2.2.2 повинні бути встановлені:

.1 командний трансляційний пристрій.

.2 портативна УКХ - апаратура двостороннього радіотелефонного зв'язку (156,025÷162,025МГц) із ЦВВ/АТІС ¹;

.3 УКХ - радіотелефонна станція (156,025÷162,025МГц) із АТІС ¹.

Обладнання повинно забезпечуватися живленням від основного і від аварійного джерела електричної енергії, а для обладнання наведеного в пункті **2.2.4.3**, повинно бути передбачене резервне джерело живлення.

У місцях відстою суден біля шлюзів і в шлюзах судна, обладнані пристроєм радіотелефонного зв'язку, що дозволяє здійснювати зв'язок із службою інформації про судноплавну обстановку, повинні забезпечувати роботу цієї апаратури в режимі приймання на хвилі, виділеній для цього шлюзу.

*Примітка*¹. Автоматична система ідентифікації радіотелефонних передавачів (АТІС/АТІС) потрібна на судах, які здійснюють рейси винятково в межах внутрішніх водних шляхів Європи, басейну ріки Дунай; на ВВШ України після встановлення берегового обладнання АТІС.».

5. ЕКСПЛУАТАЦІЙНО-ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ, ЯКІ ПРЕД'ЯВЛЯЮТЬСЯ ДО РАДІООБЛАДНАННЯ

5.1.43 В тексті пункту вираз «ДСТУ EN 60945» замінюється на «ДСТУ ІЕС 60945».

6. ЗАСОБИ РАДІОЗВ'ЯЗКУ

Підрозділ **6.9 «УКХ- РАДІОТЕЛЕФОННА СТАНЦІЯ (ДЕЦИМЕТРОВИХ ХВИЛЬ) В ДІАПАЗОНІ ЧАСТОТ 300,025–300,500МГц ТА 336,025–336,500МГц»** анулюється.

Номери підрозділів **6.10, 6.11 і 6.12** замінюються на **6.9, 6.10 і 6.11** відповідно.

8. ПРИСТРОЇ ДЛЯ ПРИЙМАННЯ ІНФОРМАЦІЇ З БЕЗПЕКИ НА МОРІ

8.1.1.3 Текст пункту доповнюється наступним текстом:

«Обладнання, встановлене до 1 липня 2005 року повинне відповідати експлуатаційним вимогам, викладеним в додатку до резолюції А.525(13).

Обладнання, встановлене 1 січня 2024 року і після цієї дати повинне відповідати експлуатаційним вимогам, викладеним в додатку до резолюції МСC.508(105).».

8.2.13 В тексті пункту **8.2.13.3** вираз «ДСТУ ІЕС 61162-1» замінюється на «ДСТУ EN 61162-1»;

Доповнюється новим підпунктом **8.2.13.4** з текстом наступного змісту:

«**4** Обладнання повинно включати стандартний інтерфейс з принтером у випадку, коли не має вбудованого принтера.».

8.3.1 Текст пункту доповнюється наступним текстом:

«Обладнання, встановлене 1 січня 2024 року і після цієї дати повинне відповідати експлуатаційним вимогам, викладеним в додатку до резолюції МСC.508(105).

Обладнання, встановлене до 1 січня 2024 року і після цієї дати повинне відповідати експлуатаційним вимогам, викладеним в додатку до резолюції А.700(17).».

10. ПРИСТРОЇ ЗАЗНАЧЕННЯ МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ СУДНА І РЯТУВАЛЬНОГО ЗАСОБУ ДЛЯ ЦІЛЕЙ ПОШУКУ І РЯТУВАННЯ

10.1.1 В тесті пункту вираз «серією точок» замінюється на «серією із 12 точок», далі текст зберігається.

ДОДАТОК

Визначення «**Морський район А3**» замінюється новим текстом:

«**Морський район А3** означає район, за винятком морських районів **А1** і **А2**, в межах охоплення визнаної рухомої супутникової служби за підтримки наявної на борту судової земної станції, в якому можливе безперервне оповіщення про лихо.».

ЧАСТИНА V. НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.2.2 Пункт доповнюється новим поясненням наступного змісту:

«Обладнання ЕКНІС встановлене 1 січня 2029 року або після цієї дати - означає:

а) для суден, контракт на побудову яких укладено 1 січня 2029 року або після цієї дати, або, у разі відсутності контракту на побудову, які перебувають на етапі побудови 1 січня 2029 року або після цієї дати, - будь-яку дату установки на судні; або

б) для суден інших, ніж зазначені в пункті а) вище, - договірну дату постачання обладнання або, у разі відсутності договірної дати постачання, фактичну дату постачання обладнання на судно 1 січня 2029 року або після цієї дати.».

2. КОМПЛЕКТАЦІЯ НАВІГАЦІЙНИМ ОБЛАДНАННЯМ МОРСЬКИХ САМОХІДНИХ СУДЕН

2.2.1 В таблиці 2.2.1-1 текст «Примітки до табл.2.2.1-1» доповнити новою приміткою **7** наступного змісту:

«**7.** Контейнеровози та навалювальні судна валовою місткістю 3000 і більше, які перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, повинні оснащуватися електронним інклінометром або іншими засобами для визначення крену судна, його відображення та реєстрації.».

В таблиці 2.2.1-2 текст «Примітки до табл.2.2.1-2» доповнити новою приміткою **8** наступного змісту:

«**8.** Контейнеровози та навалювальні судна валовою місткістю 3000 і більше, які перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, повинні оснащуватися електронним інклінометром або іншими засобами для визначення крену судна, його відображення та реєстрації.».

2.2 Підрозділ **2.2** доповнюється новим пунктом **2.2.8** з текстом наступного змісту:

«**2.2.8** Вимоги цього пункту вступають в силу 01.01.2026 року і застосовуються до риболовних суден загальною довжиною 24 метри і більше, прогулянкових яхт валовою місткістю 300 і більше, які не використовуються в комерційних цілях, і вантажних суден валовою місткістю 300 і більше, але менш як 500, що мають додаткові знаки **РС1 ÷ РС7** у символі класу (судна полярних класів).

Такі судна повинні бути оснащені, з урахуванням вимоги **2.2.1**, наступним обладнанням:

1 З метою забезпечення безпеки мореплавства судна повинні мати можливість отримувати актуальну інформацію, включно з інформацією про льодову обстановку.

Для дотримання функціональної вимоги, зазначеної вище, на суднах повинні бути наявні засоби для отримання та відображення актуальної інформації щодо льодової обстановки в районі експлуатації.

.2 Навігаційне обладнання та системи повинні проектуватися, виготовлятися і встановлюватися таким чином, щоб зберігати працездатність за очікуваних умов навколишнього середовища в районі експлуатації.

Для дотримання цієї функціональної вимоги, застосовується наступне:

судна, що перебувають на етапі побудови 1 січня 2026 року або після цієї дати, повинні бути обладнані двома незалежними ехолотами, або одним ехолотом із двома незалежними перетворювачами. Як рівноцінні засоби для виконання цієї вимоги можуть застосовуватися інші прийнятні для Адміністрації пристрої вимірювання глибини, такі як рибопошукові пристрої.

.3 Системи визначення та вказівки курсу і місця розташування судна повинні бути придатними для експлуатації у відповідних районах.

Для дотримання цієї функціональної вимоги, застосовується наступне:

- на суднах валовою місткістю 500 і більше повинні бути встановлені два немагнітні пристрої визначення і вказівки курсу, один з яких може бути супутниковим компасом ГНСЗ (GNSS).

Обидва ці пристрої мають бути незалежними і мають бути під'єднані до основного та аварійного джерел живлення на судні; і

- на суднах, що прямують за межі 80 градусів широти, повинен бути встановлений щонайменше один супутниковий компас ГНСЗ (GNSS) або рівноцінний йому пристрій, який повинен бути під'єднаний до основного та аварійного джерел живлення на судні.

Примітка. Якщо обладнання, що встановлене згідно **2.2.3**, відповідає вимогам до обладнання, яке вимагається згідно вимог цього пункту, то воно може бути зараховане до складу обладнання, зазначеного у цьому пункті.»

3. УЛАШТУВАННЯ ПРИМІЩЕНЬ, ПРИЗНАЧЕНИХ ДЛЯ ВСТАНОВЛЕННЯ НАВІГАЦІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ. РОЗМІЩЕННЯ НАВІГАЦІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ І МОНТАЖ КАБЕЛЬНОЇ МЕРЕЖІ

3.2.16 Текст пункту замінюється текстом наступного змісту:

«**3.2.16** Окремі навігаційні прилади і пульти оперативного керування судном можуть встановлюватися на крилах ходового містка.

.1 Для суден, що мають додаткові знаки **РС1 ÷ РС6** у символі класу (судна полярних класів), які перебувають на етапі побудови 1 січня 2017 року та після цієї дати, крила ходового містка повинні бути закритими, або мати таку конструкцію, яка захищає навігаційне обладнання та працюючий персонал.

.2 На риболовних суднах загальною довжиною 24 метри і більше, прогулянкових яхтах валовою місткістю 300 і більше, які не використовуються в комерційних цілях, і на вантажних суднах валовою місткістю 300 і більше, але менш як 500, що мають додаткові знаки **РС1 ÷ РС7** у символі класу (судна полярних класів) і які знаходяться на стадії побудови 01.01.2026 року, або після цієї дати, крила ходового містка повинні бути закритими, або мати таку конструкцію, яка захищає навігаційне обладнання та працюючий персонал.

На суднах, на яких неможливо забезпечити виконання цієї вимоги, повинні бути передбачені прийнятні для Адміністрації засоби забезпечення рівня захисту, рівноцінного тому, що вимагає цим пунктом.»

5. ЕКСПЛУАТАЦІЙНО-ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ НАВІГАЦІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ

5.1 Підрозділ доповнюється новим пунктом **5.1.41** з текстом наступного змісту:

«**5.1.41** Обладнання ЕКНІС:

а) якщо воно встановлене 1 січня 2029 року або після цієї дати, повинно відповідати експлуатаційним вимогам, не нижчим за ті, що зазначені в додатку до резолюції MSC.530(106)/Rev.1;

б) якщо воно встановлене 1 січня 2026 року або після цієї дати, але до 1 січня 2029 року, повинно відповідати або експлуатаційним вимогам, не нижчим за зазначені в додатку до резолюції MSC.530(106)/Rev.1, або експлуатаційним вимогам, не нижчим за зазначені в додатку до резолюції MSC.232(82);

с) якщо воно встановлене 1 січня 2009 року або після цієї дати, але до 1 січня 2026 року, повинно відповідати експлуатаційним вимогам, не нижчим за зазначені в додатку до резолюції MSC.232(82); і

d) якщо воно встановлене 1 січня 1996 року або після цієї дати, але до 1 січня 2009 року, повинно відповідати експлуатаційним вимогам, не нижчим за зазначені в додатку до резолюції А.817(19) з поправками, внесеними резолюціями MSC.64(67) і MSC.86(70).».

5.15 Зноска ⁷ до заголовку підрозділу **5.15** доповнюється текстом наступного змісту:

« Див. резолюцію MSC.530(106)/Rev.1 «Експлуатаційні вимоги до електронних картографічних навігаційно-інформаційних систем (ЕКНІС)», а також **5.1.41**.».

5.28 Доповнюється пунктом **5.28.11** з текстом наступного змісту:

«**5.28.11** Електронні інклінометри повинні відповідати експлуатаційним вимогам не нижчих тих, які містяться в додатку до резолюції MSC.363(92) «Експлуатаційні вимоги до електронних інклінометрів».».