

**ПРАВИЛА
КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ
ВИСОКОШВИДКІСНИХ СУДЕН**

Бюлетень № 1змін і доповнень



Київ 2026

Регістр судноплавства України

Бюлетень № 1 змін і доповнень до Правил класифікації та побудови високошвидкісних суден видання 2018 року, затверджений згідно з діючим положенням і вводиться в дію з 01.09.2026 р.

Під час підготовки бюлетеня враховані:

Вимоги Міжнародної конвенції щодо охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS 1974) і Протоколу до неї 1988 року з поправками, включаючи резолюцію ІМО MSC.521(106);

Вимоги Міжнародного кодексу з безпеки високошвидкісних суден, 2000 року (2000 HSC Code) з поправками, включаючи резолюцію ІМО MSC.537(107);

Поправки до Міжнародного кодексу безпеки високошвидкісних суден 2000 року, внесені резолюціями ІМО MSC.537(107) і MSC.574(110);

Вимоги Міжнародного кодексу безпеки для суден, що перевозять виробничий персонал (IP Code), прийнятого резолюцією ІМО MSC.527(106);

Вимоги та визначення Регламенту радіозв'язку (Radio Regulations) МСЕ, 2024.

Циркулярні листи Регістру № 21.8-1076 від 23.07.2020, № 28.8-334 від 06.03.2024.

Внесені зміни на основі аналізу правил інших класифікаційних товариств.

Офіційне видання

Регістр судноплавства України, 2026

ЗМІСТ:	
Перелік змін: -----	5
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	
1. Сфера поширення -----	8
2. Визначення та пояснення -----	8
5. Документи -----	8
ЧАСТИНА I КЛАСИФІКАЦІЯ	
1. Клас судна -----	8
ЧАСТИНА II КОРПУС	
1. Загальні положення -----	9
5. Норми міцності -----	9
ЧАСТИНА III ПРИСТРОЇ, ОБЛАДНАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	
3. Якірний пристрій -----	10
7. Улаштування і обладнання приміщень. Шляхи евакуації -----	10
10. Час евакуації -----	10
11. Рівні шуму -----	12
ЧАСТИНА IV ОСТІЙНІСТЬ	
1. Загальні положення -----	12
ЧАСТИНА V ЗАПАС ПЛАВУЧОСТІ І ПОДІЛ НА ВІДСІКИ	
1. Загальні положення -----	12
3. Величина надводного борту -----	12
ЧАСТИНА VI ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ	
1. Загальні положення -----	13
2. Конструктивний протипожежний захист -----	13
3. Протипожежне обладнання і системи -----	14
5. Протипожежне забезпечення і запасні частини -----	14
6. Спеціальні вимоги до суден, які перевозять небезпечні вантажі в упаковці -----	15
8. Судна, призначені для перевезення зайнятого в галузі персоналу -----	15
ЧАСТИНА VII МЕХАНІЧНІ УСТАНОВКИ	
1. Загальні положення -----	15
ЧАСТИНА VIII СИСТЕМИ І ТРУБОПРОВОДИ	
1. Загальні положення -----	15
ЧАСТИНА IX МЕХАНІЗМИ	
1. загальні положення -----	15
ЧАСТИНА IX ЕЛЕКТРИЧНЕ ОБЛАДНАННЯ	
1. Загальні положення -----	15
3. Основне джерело електричної енергії -----	16
ЧАСТИНА XV АВТОМАТИЗАЦІЯ	
1. Загальні положення -----	16
ЧАСТИНА XVI РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ	
2. Засоби зв'язку та сигнальне обладнання -----	16
3. Індивідуальні рятувальні засоби -----	16
5. Інструкції з експлуатації -----	16
7. Забезпечення посадки в колективні рятувальні засоби і чергові шлюпки, а також їх підйому -----	16
9. Експлуатаційна готовність, технічне обслуговування -----	16
13. Час евакуації. -----	16
14. Рівні шуму -----	17

ЧАСТИНА XVII РАДІООБЛАДНАННЯ

1. Область поширення:-----	17
5 Радіоустановки ВШС -----	17
7 Розміщення радіобладнання -----	17
10 Конструктивні і експлуатаційно-технічні вимоги, пропонувані до радіобладнання-----	17
13 Радіоспеціалісти -----	18

ЧАСТИНА XVIII НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ

1 Область поширення -----	18
3 Об'єм технічного нагляду -----	18
4 Технічна документація-----	18
5. Склад радіонавігаційного обладнання-----	18
10 Пост керування судном-----	18

ЧАСТИНА XXI СУДНА ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЙНЯТОГО В ГАЛУЗІ ПЕРСОНАЛУ

1 Загальні положення-----	18
2 Класифікація -----	23
3 Конструкція і міцність корпусу-----	23
4 Пристрої, обладнання і забезпечення-----	23
5 Остійність-----	23
6 Запас пловучості і поділ на відсіки -----	23
7 Протипожежний захист-----	23
8 Механічні установки і механізми -----	24
9 Системи і трубопроводи-----	25
10 Електричне обладнання -----	25
11 Автоматизація -----	25
12 Матеріали -----	25
13 Рятувальні засоби-----	25
14 Радіобладнання -----	26
15 Навігаційне обладнання-----	26
16 Запобігання забрудненню-----	26
17 Перевезення небезпечних вантажів -----	26

Перелік змін:

Розділи/пункти/підпункти, що змінюються	Інформація про зміни	Підстава для внесення змін	Дата вступу в силу
Загальні положення			
Розділ 1			
1.1.1, 1.1.2, 1.1.3	Зміни редакційного характеру	Кодекс ВІШС	
1.3	Зміна редакційного характеру	Ц.л.21.8-1076	
Розділ 2	До розділу додані нові визначення. Зміни редакційного характеру	Кодекс ВІШС Кодекс ПП	
Розділ 5			
5.2	Зміни редакційного характеру	Ц.л. 21.8-1076	
5.5	Зміни редакційного характеру	Резолюція ІМО MSC.499(105)	
5.10	Зміна редакційного характеру		
Частина I Класифікація			
Розділ 1			
1.1.3	Зміни редакційного характеру	Ц.л. 21.8-1076	
1.1.9	Уточнені умови анулювання класу судна	Ц.л. 21.8-1076	
1.2	Доповнено новим пунктом 1.2.6; Номери 1.2.6 та 1.2.7 замінені на 1.2.7 та 1.2.8 відповідно	Ц.л. 21.8-1076	
1.2.1, 1.2.8 (змінений), 1.2.7 (змінений)	Зміни у зв'язку зі змінами у визначеннях	Кодекс ПП Резолюція ІМО MSC.527(106)	
1.2.4.2	Пункт анульований		
Частина II Корпус			
Розділ 1			
1.1.6, 1.2.1	Тексти пунктів анулюються, номери пунктів 1.1.7 і 1.1.8 замінюються на 1.1.6 і 1.1.7 відповідно	Ц.л. 21.8-1076	
1.3	Зміни редакційного характеру	Ц.л. 21.8-1076	
Розділ 5			
5.3.9.1, 5.3.9.2.1, 5.3.13.2, 5.4.5.2, 5.4.5.3, 5.4.5.4, 5.4.5.6, 5.4.5.7	Зміни редакційного характеру	Ц.л. 21.8-1076	
Частина III Пристрої, обладнання і забезпечення			
Розділ 3			
3.4	Уточнені значення коефіцієнта утримуючої сили k для якорів високої утримуючої сили	Ц.л. 21.8-1076	
Розділ 7			
7.3.4	Зміни редакційного характеру		
7.3.6, 7.4.1	Зміни редакційного характеру	Кодекс ВІШС	
7.5.1	Уточнені вимоги до сидінь для пасажирів та членів екіпажу	Кодекс ВІШС	
7.5.2	Зміни редакційного характеру		
7.7.13	Зміни редакційного характеру		
Розділи 10, 11			
10, 11	Текст частини доповнюється новими розділами 10 та 11		
Частина IV Остійність			
Розділ 1			
1.3.1, 1.6.1	Зміни редакційного характеру		
Частина V Запас плавучості і поділ на відсіки			
Розділ 1			
1.2.1	Зміни редакційного характеру		

1.3.1.1	Зміни редакційного характеру	Ц.л. 21.8-1076	
Розділ 3			
3.2.3.1	Текст пункту замінюється у зв'язку із впровадженням нової торговельної марки Регістру судноплавства України	Ц.л.21.8-334	
VI Протипожежний захист			
Розділ 1			
1.1.2	Зміни редакційного характеру		
Розділ 2			
2.5.2, 2.6.2	До таблиць 2.5.2 і 2.6.2 внесені зміни редакційного характеру		
2.6.3	Зміни редакційного характеру		
Розділ 3			
3.1	Доповнюється новим пунктом 3.1.4 з вимогами щодо заборони застосування перфтороктансульфонової кислоти	Резолюція ІМО MSC.537(107)	
Розділ 5			
5.1.4.3	Текст доповнюється вимогами про заборону використання вогнегасників, які містять перфтороктансульфову кислоту	Резолюція ІМО MSC.537(107)	
Розділ 8	Розділ анульований		
Частина VII Механічні установки			
Розділ 1			
1.1	Зміни редакційного характеру		
1.1.2	Текст пункту анулюється		
1.1.4.1	Текст пункту викладається в новій редакції	Резолюція ІМО MSC.222(82)	
1.1.7	Зміни редакційного характеру		
1.4	Текст підрозділу анулюється		
Частина VIII Системи і трубопроводи			
Розділ 1			
1.1.2.2	Зміни редакційного характеру		
Частина IX Механізми			
Розділ 1			
1.2	Зміни редакційного характеру		
Частина XI Електричне обладнання			
Розділ 1			
1.1.1.3, 1.1.1.4	Зміни редакційного характеру		
1.1.3	Текст пункту анулюється		
Розділ 3			
3.1.3	Текст пункту анулюється		
Частина V Автоматизація			
Розділ 1			
1.1.2	Текст пункту анулюється. Номери пунктів 1.1.3 і 1.1.4 замінюються на 1.1.2 і 1.1.3 відповідно		
Частина XVI Рятувальні засоби			
Розділ 1			
1.2	Зміни редакційного порядку		
Розділ 2			
2.1.1, 2.1.3	Зміни редакційного порядку		
Розділ 3			
3.5	Уточнені вимоги до комплектування рятувальними жилетами	Резолюція ІМО MSC.574(110)	
Розділ 5			
5.1.3	Зміни редакційного порядку		
Розділ 7			
7.9	Зміни редакційного порядку		
Розділ 9			
9.5.1	Зміни редакційного порядку		

13, 14	Розділи анульовані, текст розділів перенесено до частини III		
Частина XVII Радіобладнання			
Розділ 3			
3.3	Зміни редакційного характеру		
Розділ 5			
5.1	Текст підрозділу викладається в новій редакції	Кодекс ВІПС Резолюція ІМО MSC.499(105)	
Розділ 7			
7.7	Доповнюється додатковими вимогами щодо розміщення радіобладнання на пасажирських суднах	Кодекс ВІПС Резолюція ІМО MSC.499(105)	
Розділ 10			
10.1	Зміни редакційного характеру		
Розділ 13			
13.1	Уточнені вимоги щодо актуалізації даних про місцезнаходження судна	Резолюція ІМО MSC.499(105)	
Частина XVIII Навігаційне обладнання			
Розділ 1			
1.1.2	Текст пункту анулюється		
Розділ 3			
3.3	Зміни редакційного характеру		
Розділ 4			
4.1	Зміни редакційного порядку		
Розділ 5			
5.1	До таблиці 5.1 додається рядок 6 «Радіолокаційна станція»	Ц.л. 21.8-1076	
Розділ 10			
10.2.1	Зміни редакційного характеру		
Розділ 11			
11.1.2	Зміни редакційного характеру		
Частина XXI Судна для перевезення зайнятого в галузі персоналу			
	Текст частини викладається в новій редакції	Резолюція ІМО MSC.527(107)	
Зміст			
Частина III	Доповнюється новими розділами: 10, 11 наступного змісту «10 Час евакуації» і «11 Рівні шуму»		
Частина VI	Розділ 8 «Судна для перевезення зайнятого в галузі персоналу» разом з підрозділами 8.1 ÷ 8.5 анулюється		
Частина VII	Підрозділ 1.4 анулюється		
Частина XVI	Розділи « 13 Час евакуації » і « 14 Рівні шуму » анулюються		
Частина XVIII	Назва розділу 11 замінюється на « 11 Експлуатаційно-технічні вимоги, пропоновані до навігаційного обладнання »		
Частина XXI	Назва частини змінюється новим текстом « XXI СУДНА ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВИРОБНИЧОГО ПЕРСОНАЛУ »; Частина доповнюється новим розділом 17 наступного змісту: « 17 Перевезення небезпечних вантажів ».		

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. СФЕРА ПОШИРЕННЯ

1.1 В тексті пункту **1.1.1** вираз «експлуатаційний» замінюється на вираз «швидкості рівній 90% максимальної».

В тексті пункту **1.1.2** вираз «експлуатаційний» замінюється на вираз «швидкості рівній 90% максимальної».

Текст пункту **1.1.3** анулюється.

1.3 В тесті пункту вираз «Загальні положення про діяльність при технічному нагляді» замінюється на вираз «Загальні положення класифікаційної та іншої діяльності».

2 ВИЗНАЧЕННЯ ТА ПОЯСНЕННЯ

Розділ доповнюється наступними визначеннями в алфавітному порядку:

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

«**Висота значних хвиль**» - середня висота від гребня до підшви однієї третини найвищих хвиль із нульовим змінним рівнем за певний період.»

«**Кодекс ВШС (2000 HSC Code)** — Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден 2000 року, прийнятий Комітетом з безпеки на морі ІМО, резолюцією MSC.97(73) із поправками.»

«**Кодекс ВП (IP Code)** — Міжнародний кодекс з безпеки суден, що перевозять виробничий персонал, прийнятий Комітетом з безпеки на морі резолюцією ІМО MSC. 527(106), з поправками.»

«**Офшорна виробнича діяльність**» - побудова, 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.»

«**Передача персоналу** — повна послідовність операцій з 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 офшорний об'єкт.»

«**Район ВП** — будь-який район на судні або приміщення, де передбачається звичайне розміщення ВП під час рейсу або куди їм дозволений доступ на судні».

Визначення «**ВШС**» наприкінці тексту доповнюється новим виразом: «, за винятком суден, корпус яких у режимі без водотоннажності повністю утримується над поверхнею води аеродинамічними силами, що виникають внаслідок поверхневого ефекту.»

У визначенні «**Конвенція**» назва заголовка визначення замінюється на «**Конвенція СОЛАС**», далі текст зберігається.

Визначення «**Швидкість експлуатаційна**» і «**Судно спеціального призначення**» анулюється.

5 ДОКУМЕНТИ

5.2 Текст пункту після виразу «вантажну марку» доповнюється виразом «високошвидкісного судна (за виключенням суден на повітряній подушці амфібійного типу – СПП).».

5.5 Текст пункту доповнюється третім абзацом наступного змісту: «Форма Свідоцтва про безпеку високошвидкісного судна та Перелік обладнання до нього – див. Додаток 1 до Кодексу ВШС.

5.10 У першому реченні вираз «ВСС» замінюється на вираз «ВШС».

ЧАСТИНА І КЛАСИФІКАЦІЯ

1.КЛАС СУДНА

1.1.3 Видаляється вираз «конструкції», текст після виразу «...клас, і» доповнюється виразом «на період, встановлений згідно з Правилами огляду суден.».

1.1.9 Текст пункту після виразу «або його списанням» доповнюється виразом «, а також у разі отримання від судновласника інформації про розбирання або продаж під розбирання судна на металобрухт.».

1.2 Підрозділ доповнюється новим пунктом наступного змісту: «**1.2.6 Позначення ВШС в символі класу судна**

HSC – High Speed Craft (високошвидкісне судно).».

1.2.1 У тексті другого абзацу вираз «**1.2.2 – 1.2.6**» замінюється на вираз «**1.2.2. ÷ 1.2.8**».

1.2.4 Пункт **1.2.4.2** анулюється.

1.2.6 і **1.2.7** Існуючі номери пунктів замінюються на **1.2.7, 1.2.8** відповідно.

1.2.7 (змінений) Вираз «**HSC**» замінюється на вираз «**D – displacement**»; далі текст зберігається

1.2.8 (змінений) Вираз в тексті останнього абзацу «зайнятого в галузі персоналу» замінюється на вираз «виробничого персоналу» двічі, а вираз «**1.2.6**» змінюється на вираз «**1.2.7**».

ЧАСТИНА II КОРПУС

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1.6 Текст пункту анулюється.

1.1.7 Номер пункту замінюється на **1.1.6**. Текст після виразу «вимог стандартів» замінюється на вираз «в тому числі з використанням відповідних стандартів ISO чи EN.».

1.1.8 Номер пункту замінюється на **1.1.7**.

1.2.1 В тексті пункту вираз «в Загальних положеннях про діяльність при технічному нагляді» замінюється на вираз «в Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності».

1.3 На рис. 1.3-2 позначення « B_{null} » (для ширини по КВЛ між зовнішніми бортами корпусів) замінюється на « B ».

5. НОРМИ МІЦНОСТІ

5.3.9.1 Перед виразом « p_y » - радіус інерції» текст доповнюється виразом « $\bar{p}_y$ – безрозмірний центральний радіус інерції мас судна;».

Вираз « Δ - повна водотонажність судна» анулюється.

5.3.9.2.1 У формулі для M_w позначення « B_k » замінюється на « B » двічі.

5.3.13.2 На рис. 5.3.13.2 у перерізах А-А і Б-Б позначення «с.т.» анулюється двічі.

У формулі 5.3.13.2-2 вираз $(a+b)$ замінюється на вираз $(\alpha + \beta)$;

після виразу «де:» текст доповнюється виразом: « α і β – параметри, які визначаються в анотації до формули (5.3.13.2-1);»

5.4.5.2 У формулах для визначення k_o значення « B » замінюється на « B_{cs} » тричі.

Текст доповнюється виразом « Δ - водотонажність, кН».

5.4.5.3 У формулі (5.4.5.3) значення « $\bar{h}$ » замінюється на « $n \cdot \Delta$ ». В анотації до формули текст для $\bar{h}$ і визначення « $\bar{h} = h_{3\%}/(\nabla)^{1/3}$ » анулюються;

текст анотації доповнюється новими визначеннями: « n – параметр, що визначається згідно з **5.3.9.1**; Δ - водотонажність, кН.».

5.4.5.4 Наприкінці тексту вираз «5.4.5.7» замінюється на вираз «**5.4.5.3**».

Позначення до рисунку 5.4.5.4 замінюються на:

« ————— хвильові тиски,

----- ударні тиски.».

5.4.5.6 У формулі (5.4.5.6-2) і в анотації до неї замінюється « r » на « ρ ».

5.4.5.7 У формулі для визначення $k_{\mu}(x)$ замінюється $\sqrt{L}/B_{hor}$ на $\sqrt{L/B_{hor}}$.

ЧАСТИНА III ПРИСТРОЇ, ОБЛАДНАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

3. ЯКІРНИЙ ПРИСТРІЙ

3.4 До тексту пункту додається значення коефіцієнту утримуючої сили для якорів високої утримуючої сили: «12,0 – для якорів високої утримуючої сили;».

7. УЛАШТУВАННЯ І ОБЛАДНАННЯ ПРИМІЩЕНЬ. ШЛЯХИ ЕВАКУАЦІЇ

7.3.4 У поясненнях до формул (7.3.4-2) і (7.3.4-3) вираз « $M=0,8$ для армованих волокном пластиків» замінюється на вираз « $M=0,8$ для полімерних композиційних матеріалів;».

7.3.6 Вираз «при експлуатаційній швидкості» замінюється на вираз «на швидкості, що дорівнює 90% від максимальної.».

7.4.1 В поясненнях до формули (7.4.1) вираз « V – експлуатаційна швидкість судна, м/с» замінюється на вираз « V – швидкість, що дорівнює 90% від максимальної, м/с.».

7.5.1 Текст пункту викладається в новій редакції «**7.5.1** У закритих приміщеннях повинні бути передбачені сидіння для кожного пасажера та члена екіпажу, на перевезення яких судно сертифіковано.».

7.5.2 Текст пункту після виразу «в 7.5.1.і» доповнюється виразом «які», далі текст зберігається.

7.7.13 В тексті останнього абзацу вираз «13 цих Правил» замінюється на вираз «10 цієї частини Правил».

Частина III доповнюється новими розділами 10 і 11 наступного змісту: «

10 ЧАС ЕВАКУАЦІЇ

10.1 Заходи щодо евакуації повинні бути розроблені таким чином, щоб евакуацію з судна можна було здійснити в контрольованих умовах за час, що становить одну третину часу конструктивного протипожежного захисту (КПЗ), передбаченого в частині VI «Протипожежний захист» для районів підвищеної пожежонебезпеки, після відрахування періоду часу, що становить 7 хв і необхідного для початкових дій з виявлення і гасіння пожежі:

$$T = \frac{(КПЗ-7)}{3}, \text{ хв,} \quad (10.1)$$

де:

T - час евакуації, хв;

КПЗ - час конструктивного протипожежного захисту, хв.

При визначенні часу евакуації, всі шляхи евакуації повинні розглядатися як такі, що обслуговуються, і не вимагається встановлювати їх розміри для урахування будь-якого додаткового числа людей, які можуть бути переведені з інших шляхів евакуації, якщо один або декілька цих шляхів евакуації втрачені або перестали обслуговуватися.

10.2 Повинен бути виконаний аналіз евакуації з врахуванням циркуляра ІМО MSC.1/Circ.1533 «Переглянуте керівництво щодо аналізів евакуації для нових і існуючих пасажирських суден» з поправками або до 01.01.2020 р. з врахуванням циркуляра ІМО MSC/Circ.1166 «Керівництво щодо спрощених аналізів евакуації для високошвидкісних пасажирських суден», розроблений порядок евакуації та надані до відомо Регістру в зв'язку зі схваленням схем протипожежної ізоляції, а також для надання допомоги судновласникам і суднобудівникам в плануванні демонстрації евакуації, що вимагається **10.3**.

Порядок евакуації повинен включати:

- .1** передачу капітаном повідомлення про аварійну ситуацію;
- .2** встановлення зв'язку з базовим портом;
- .3** надягання рятувальних жилетів;
- .4** посадку в рятувальні шлюпки або плоту та заняття аварійних постів;
- .5** вимикання механізмів і закриття паливних трубопроводів;

- .6 подачу команди на евакуацію;
- .7 розгортання рятувальних шлюпок, плотів і морських евакуаційних систем, а також чергових шлюпок;
- .8 підтягування до борту рятувальних шлюпок і плотів;
- .9 здійснення контролю за пасажирями;
- .10 організаційну евакуацію пасажирів під контролем;
- .11 перевірку екіпажем того, щоб всі пасажирі покинули судно;
- .12 евакуацію екіпажу;
- .13 відхід рятувальних шлюпок і плотів від судна;
- .14 збір рятувальних засобів на воді за допомогою чергової шлюпки, якщо це передбачено.

10.3 Забезпечення необхідного часу евакуації (встановленого відповідно до **10.1**) повинно бути перевірене шляхом практичної демонстрації, яка виконується в контрольованих умовах в присутності представників Регістра, а щодо пасажирських суден повинно бути цілком підтверджене документами і посвідчено Регістром.

10.4 Демонстрація евакуації повинна виконуватися з належним урахуванням проблем, пов'язаних з масовим переміщенням людей або панікою, яка може виникати в аварійній ситуації, коли необхідна швидка евакуація. Демонстрація евакуації повинна проводитися так, щоб люди не входили в воду, причому рятувальні шлюпки або плоти повинні спочатку перебувати в місцях їх встановлення.

Порядок демонстрацій повинен бути наступним:

- .1** час евакуації з судна категорії А - час, що минув з моменту першого оголошення про залишення судна при розташуванні будь-яких пасажирів за схемою нормального рейсу до посадки останньої людини в рятувальну шлюпку або пліт, і повинен включати час, необхідний пасажирам і членам екіпажу для надягання рятувальних жилетів;
- .2** час евакуації з судна категорії В і з вантажного судна повинен являти собою час, що минув з моменту віддачі команди на залишення судна до посадки останньої людини в рятувальну шлюпку або пліт. Пасажири і члени екіпажу можуть бути в рятувальних жилетах і перебувати в готовності до евакуації, а також вони можуть знаходитися на місцях збору;
- .3** для всіх суден час евакуації повинен включати час, необхідний для спуску на воду, надування і закріплення рятувальних засобів біля борту судна в готовності до посадки.

10.5 Час евакуації повинен бути перевірений шляхом демонстрації евакуації, яка повинна проводитися з використанням рятувальних шлюпок і плотів одного борту разом з розміщеними в них пасажирями і членами екіпажу, а також виходів по одному борту, щодо якого аналіз евакуації вказує на найбільший час евакуації.

10.6 Щодо суден, на яких таке половинне випробування практично нездійсненне, Регістр може розглянути питання про часткову пробну евакуацію з використанням шляху, який, як показує аналіз евакуації, є найбільш критичним.

10.7 Демонстрація повинна виконуватися в контрольованих умовах відповідно до плану евакуації наступним чином:

- .1** демонстрація повинна починатися, коли судно знаходиться на плаву в гавані в досить спокійних умовах, причому всі механізми та обладнання працюють в режимі, відповідному до нормальних умов плавання;
- .2** всі виходи та двері всередині судна повинні бути в тому ж положенні, в якому вони знаходяться в нормальних умовах плавання;
- .3** ремені безпеки, якщо вони потрібні, повинні бути пристебнуті;
- .4** шляхи евакуації для всіх пасажирів і членів екіпажу повинні бути такими, щоб під час евакуації людям не потрібно входити в воду.

10.8 Під час демонстрації евакуації на пасажирських судах повинен використовуватися представницька група людей, що мають нормальне здоров'я, зріст і вагу; в цю групу повинні входити, наскільки це практично можливо і доцільно, особи різної статі і віку.

10.9 Обрані для демонстрації люди, які не є членами екіпажу, не повинні мати спеціальну підготовку для такої демонстрації.

10.10 Якщо Регістр переконується, що час евакуації, визначений згідно з **10.1 ÷ 10.9**, таким чином може бути чітко розрахований, він може погодитися з демонстрацією евакуації, при якій від людей не потрібно спускатися за допомогою МЕС або рівноцінного засобу евакуації, за умови, що час потрібний для посадки в рятувальні шлюпки і на рятувальні плоти, може бути визначений за допомогою:

.1 даних, отриманих в результаті випробувань для схвалення типу обладнання, збільшених на коефіцієнт, оснований на керівництві, розробленому IMO (див. MSC/Circ.1166, зокрема пункт **3.5.1**).

.2 Часу, який екстрапольований на підставі випробувань з використанням обмеженої кількості учасників.

10.11 Демонстрація аварійної евакуації повинна виконуватися на всіх високошвидкісних судах нової конструкції і на всіх інших судах, на яких заходи щодо евакуації істотно відрізняються від раніше випробуваних.

10.12 У настанови по експлуатації судна поряд з іншими способами евакуації, зазначеними в **10.2**, повинен бути включений спеціальний спосіб евакуації, застосований на судні під час початкової демонстрації, яка лежить в основі огляду. В ході демонстрації як всередині, так і зовні судна слід проводити відеозаписи, які повинні бути невід'ємною частиною настанови по залишенню судна.

11 РІВНІ ШУМУ

11.1 Рівень шуму в громадських приміщеннях і житлових приміщеннях екіпажу повинен бути максимально низьким, щоб не заважати прослуховуванню повідомлень по системі гучномовного зв'язку, і зазвичай не повинен перевищувати 75 дБ(А).

11.2 Максимальний рівень шуму в рульовій рубці зазвичай не повинен перевищувати 65 дБ(А) для полегшення зв'язку всередині рубки і зовнішнього радіозв'язку.».

ЧАСТИНА IV ОСТІЙНІСТЬ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.3.1 В тексті пункту вираз «Загальних положеннях про діяльність при технічному нагляді» замінюється на вираз «Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності».

ЧАСТИНА V ЗАПАС ПЛАВУЧОСТІ І ПОДІЛ НА ВІДСІКИ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.2.1 В тексті пункту вираз «Загальних положеннях цих Правил» замінюється на вираз «Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності».

1.3.1.1 Вираз «в частині» замінюється на вираз «в частинах II «Корпус»,».

1.6.1 В тексті пункту вираз «Загальні положення про діяльність при технічному нагляді» замінюється на вираз «Загальні положення класифікаційної та іншої діяльності».

3. ВЕЛИЧИНА НАДВОДНОГО БОРТУ

3.2.3.1 Текст пункту замінюється текстом наступного змісту: **«3.2.3.1 Знак організації, яка призначила вантажну марку.**

Позначення організації, яка призначила вантажну марку, наноситься над горизонтальною лінією, що проходить через центр кільця знаку вантажної марки.

Для суден, яким вантажна марка була призначена до 2 лютого 2024 року, позначення Регістру складається з літер Р і У висотою 115мм і шириною 75мм та шириною ліній літер 15мм, які розміщуються з боків кільця.

Для суден, яким вантажна марка була призначена, або на яких проводиться перепризначення надводного борту чи ремонт, переобладнання та/або модернізація істотного характеру 2 лютого 2024 року або після цієї дати, позначення Регістру складається з літер латинського алфавіту U і R висотою 115мм і шириною 75мм та шириною ліній літер 20мм, які розміщуються з боків кільця (рис. 3.2.3.1).

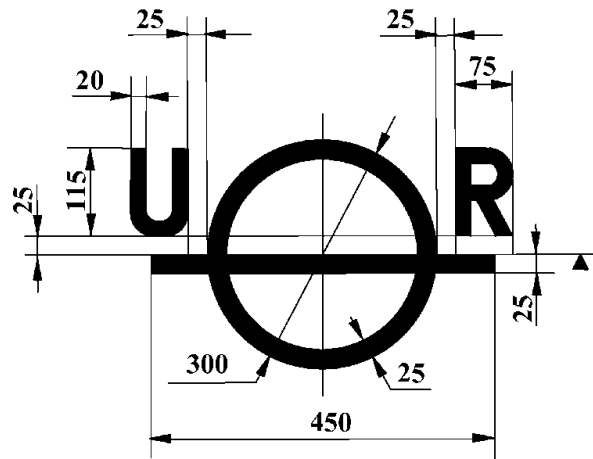


Рис. 3.2.3.1

Примітка до рис. 3.2.3.2 Розміри дані в мм.

ЧАСТИНА VI ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1.2 У визначенні «*Кодекс по системах протипожежної безпеки*» вираз «резолуцією MSC.311(88)» замінюється на вираз «, включаючи внесені Резолуцією MSC.555(108).»;

Визначення «*МК ММНВ*» замінюється наступним: «*МК ММНВ* – Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code), прийнятий резолюцією IMO MSC.122(75) з поправками, включаючи внесені резолюцією IMO MSC.501(105).».

2 КОНСТРУКТИВНИЙ ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

2.5.2 В тексті пункту вираз «**12.1** частини XVI «Рятувальні засоби» цих Правил» замінюється на вираз «**10.1** частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення цих Правил» двічі.

2.5.2 Зміст таблиці 2.5.2 замінюється наступним: «**Таблиця 2.5.2 Час конструктивного протипожежного захисту для поділяючих перегородок і палуб пасажирських суден**

Категорії	A	B	C	D	E	F
Зони	2	3	4	5	6	7
1	2	3	4	5	6	7
A Зони підвищеної пожежонебезпеки	60 ^{1,2}	30	3	3,4	3	-
B Зони помірної пожежонебезпеки	60 ^{1,2}	60 ¹	60 ^{1,8}	60 ¹	60 ¹	60 ^{1,7,9}
C Зони низької пожежонебезпеки		30 ²	3	3,4	3	-
D Пости керування		30 ²	30 ⁸	60	30	3
E			3	3,4	3	3
				3,4	3,4	3
					3	-

Пости евакуації та шляхи евакуації					3	3
F Відкриті простори						-

Примітки стосуються таблиць 2.5.2 і 2.6.2 відповідно.

Цифри по обидві сторони від діагональної лінії зазначають необхідний час конструктивного протипожежного захисту для системи захисту на відповідній стороні конструкції. У разі використання сталевих конструкцій, коли для перегородки в таблиці передбачено два різних часи конструктивного вогнезахисту, слід застосовувати лише більший із них»

Пронумерований текст після таблиці (1–10) супроводжується заголовком: «Примітки:».

2.6.2 Зміст таблиці 2.6.2 замінюється наступним: «Таблиця 2.6.2 Час конструктивного протипожежного захисту для поділяючих перегородок і палуб вантажних суден

Категорії	A	B	C	D	E	F
Зони	2	3	4	5	6	7
1	2	3	4	5	6	7
A Зони підвищеної пожежонебезпеки	60 ^{1,2}	30	3	3,4	3	-
B Зони помірної пожежонебезпеки	60 ^{1,2}	60 ¹	60 ^{1,8}	60 ¹	60 ¹	60 ^{1,7,9}
C Зони низької пожежонебезпеки		2,6	3	3,4	3	-
D Пости керування			3	3,4	3	3
E Пости евакуації та шляхи евакуації					3	-
F Відкриті простори						-

Примітки до таблиці 2.5.2 застосовуються також до цієї таблиці

2.6.3 В тексті пункту вираз «12.1 частини XVI «Рятувальні засоби» цих Правил» замінюється на вираз «10.1 частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення цих Правил».

3. ПРОТИПОЖЕЖНЕ ОБЛАДНАННЯ І СИСТЕМИ

Підрозділ 3.1. доповнюється новим пунктом **3.1.4** наступного змісту: «**3.1.4** На судах, які побудовані 1 січня 2026 року або після цієї дати, забороняється використання вогнегасних речовин, які містять перфтороктансульфонову кислоту (ПФОС).».

5 ПРОТИПОЖЕЖНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ І ЗАПАСНІ ЧАСТИНИ

5.1.4 Текст підпункту **5.1.4.3** доповнюється наступним: «На судах, побудованих 01.01.2026 року або після цієї дати, забороняється використання або зберігання пінних вогнегасників, у яких використовуються піноутворювачі, що містять перфтороктансульфонову кислоту (ПФОС).».

6 СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ ДО СУДЕН, ЯКІ ПЕРЕВОЗЯТЬ НЕБЕЗПЕЧНІ ВАНТАЖІ В УПАКОВЦІ

Розділ 6 замінюється наступним текстом: «**6 СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ ДО СУДЕН, ЯКІ ПЕРЕВОЗЯТЬ НЕБЕЗПЕЧНІ ВАНТАЖІ***

6.1 Вимоги цього розділу спрямовані на забезпечення додаткових заходів безпеки у відношенні суден, які перевозять небезпечні вантажі.

6.2 Судна і вантажні приміщення, призначені для перевезення небезпечних вантажів, повинні відповідати спеціальним вимогам до конструкції, обладнання і забезпечення, які викладені в 7.1 і 7.2 частини VI «Протипожежний захист» Правил МС з урахуванням вимог резолюції MSC. 271(85).

6.3 Судна, що перевозять, небезпечні вантажі повинні бути обладнані трьома пожежними рукавами і стволами комбінованого типу (тобто, які дають як розпилений, так і компактний струмінь), на додаток до тих, які потрібні згідно з 3.2.3 цієї частини Правил.

* Див. Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code), з поправками.»

8 СУДНА, ПРИЗНАЧЕНІ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЙНЯТОГО В ГАЛУЗІ ПЕРСОНАЛУ

Текст розділу 8 анулюється.

ЧАСТИНА VII МЕХАНІЧНІ УСТАНОВКИ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 Номер пункту 1.1.2.3 замінюється на 1.1.3.

1.1.2 Текст пункту 1.1.2.2 анулюється разом із виносками «²» і «³» до тексту.

1.1.4.1 Текст підпункту викладається в новій редакції: «**1.1.3.1** Приміщення машинні — приміщення, в яких розташовані двигуни внутрішнього згоряння, що використовуються як головні силові установки або які мають сумарну потужність понад 110 кВт, електрогенератори, установки рідкого палива, відповідальні електричні механізми та подібні приміщення, а також шахти, що ведуть до таких приміщень.».

1.1.6 Текст другого абзацу викладається у новій редакції: «У разі використання палива з температурою спалаху нижче +43°C, але не нижче +35°C, необхідно вжити заходів щодо запобігання пожежі або вибуху. Технічна документація з описом цих заходів повинна бути надана на розгляд Регістру.

1.4 Текст підрозділу анулюється/

ЧАСТИНА VIII СИСТЕМИ І ТРУБОПРОВОДИ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1.2.2 В тексті пункту вираз «зайнятого в галузі персоналу» замінюється на вираз «виробничого персоналу»;

зноска «²» замінюється на «²» Див розділ 2 «Загальні положення» цих Правил»;

зноска «³» замінюється на «³» Див. 1.2 частини I «Класифікація» цих Правил».

ЧАСТИНА IX МЕХАНІЗМИ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.2 В тексті пункту вираз «зайнятого в галузі персоналу» замінюється на вираз «виробничого персоналу»;

текст зноски «²» замінюється на «²» Див розділ 2 «Загальних положень» цих Правил»;

текст зноски «³» замінюється на «³» Див. 1.2 Частини I «Класифікація» цих Правил»;

«Примітка» з текстом, який входить до її складу анулюється.

ЧАСТИНА IX ЕЛЕКТРИЧНЕ ОБЛАДНАННЯ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1.1 В тексті пункту 1.1.1.3 вираз «зайнятого в галузі персоналу» замінюється на вираз «виробничого персоналу»;

текст зноски «¹» замінюється на наступний: «¹ Див. розділ 2 «Загальних положень цих Правил»;
текст зноски «²» замінюється на наступний: «² Див. 1.2 Частини I «Класифікація» цих Правил»;
текст пункту 1.1.1.4 разом з «Приміткою» анулюється».

1.1.3 Текст пункту анулюється.

3 ОСНОВНЕ ДЖЕРЕЛО ЕЛЕКТРИЧНОЇ ЕНЕРГІЇ

3.1.3 Текст пункту анулюється.

ЧАСТИНА XV АВТОМАТИЗАЦІЯ

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 Номери пунктів 1.1.3 і 1.1.4 замінюються на 1.1.2 і 1.1.3 відповідно

1.1.2 Текст пункту анулюється разом з текстами виносок «¹» і «²».

1.1.2 (змінений) Номер виноски «³» замінюється на «¹».

ЧАСТИНА XVI РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

2. ЗАСОБИ ЗВ'ЯЗКУ ТА СИГНАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ

2.1 В тексті пунктів 2.1.1 і 2.1.3 вираз «УКХ» замінюється на вираз «ДВЧ» двічі.

3. ІНДИВІДУАЛЬНІ РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

3.5 Текст пункту викладається в новій редакції: «**3.5** Для кожної людини, що знаходиться на борту, повинен бути передбачений рятувальний жилет, що відповідає вимогам **6.3.1** або **6.3.2** частини II «Рятувальні засоби» Правил щодо обладнання морських суден, і, крім того:».

3.5.4 Текст пункту викладається в новій редакції: **.4** кожний рятувальний жилет повинен бути забезпечений сигнальним вогнем, що відповідає вимогам **6.3.3** частини II «Рятувальні засоби» Правил щодо обладнання морських суден».

Текст пункту **3.5** доповнюється новими підпунктами **3.5.5** і **3.5.6** наступного змісту: **.5** Крім того, на судах, побудованих 1 січня 2028 року або після цієї дати, повинне бути передбачено наступне:

.5.1 на пасажирських судах, що здійснюють рейси тривалістю менше 24 годин, повинна бути передбачена певна кількість рятувальних жилетів для немовлят, що становить щонайменше 2,5 % від кількості пасажирів, які перебувають на борту;

.5.2 на пасажирських судах, що здійснюють рейси тривалістю 24 години та більше, рятувальні жилети для немовлят повинні бути передбачені для всіх немовлят, що перебувають на борту; та

.5.3 якщо передбачені рятувальні жилети для дорослих не розраховані на осіб вагою до 140 кг та з обхватом грудей до 1750 мм, на борту повинна бути достатня кількість відповідних пристосувань, що дозволяють закріпити жилети на таких особах; та

.6 судна, побудовані до 1 січня 2028 року, повинні відповідати вимогам підпункту **.5** не пізніше дати першого огляду для поновлення свідоцтва, що проводиться 1 січня 2028 року або після цієї дати».

5. ІНСТРУКЦІЇ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Пункт **5.1.3** викладається в новій редакції: «**.3** використовувати символи відповідно до рекомендацій Резолюції ІМО А.1116(30) з урахуванням поправок.».

7. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОСАДКИ В КОЛЕКТИВНІ РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ І ЧЕРГОВІ ШЛЮПКИ, А ТАКОЖ ЇХ ПІДЙОМУ

7.9 В тексті пункту вираз «**13.3.2**» замінюється на вираз «**3.3.2**».

9. ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ГОТОВНІСТЬ, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

9.5.1 Вираз в тексті «...відповідно до рекомендацій додатка 2 частини II «Рятувальні засоби» Правил щодо обладнання МС,» замінюється на вираз «...відповідно до рекомендацій Резолюції ІМО А.1116(30) з урахуванням поправок,», далі текст зберігається.

13 ЧАС ЕВАКУАЦІЇ.

Розділ анулюється.

14 РІВНІ ШУМУ

Розділ анулюється.

ЧАСТИНА XVII РАДІООБЛАДНАННЯ.

1. ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ:

1.1 В тексті пункту посилання на пункт 1.2 анулюється.

3. ОБ'ЄМ ТЕХНІЧНОГО НАГЛЯДУ

3.3 В тексті пункту вираз «Загальних положеннях про діяльність при технічному нагляді» замінюється на вираз «Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності».

5 РАДІОУСТАНОВКИ ВІШС

5.1 Текст підрозділу викладається в новій редакції: «**5.1 ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ**

5.1.1 Радіоустановки ВІШС по своєму складу, технічних характеристиках, розміщенні, монтажу, умовах використання і обслуговування повинні забезпечувати:

.1 виконання функцій ГМЗЛБ* у такий спосіб:

- передача повідомлень про лихо у напрямку «судно-берег» щонайменше двома окремими та незалежними засобами, кожен із яких використовує різні види радіозв'язку;
- прийом ретрансляції повідомлень про лихо у напрямку «берег-судно»;
- передача та прийом повідомлень про лихо у напрямку «судно-судно»;
- передача та прийом повідомлень для координації пошуку та рятування;
- передача та прийом повідомлень на місці лиха;
- передачу з використанням радіолокаційних відповідачів, відповідно до 2.1.2 частини XVI «Рятувальні засоби» цих Правил і приймання з використанням радіолокаційних станцій, відповідно до п.6 табл. 5.1 частини XVIII «Навігаційне обладнання» цих Правил сигналів для визначення місцезнаходження об'єктів, що терплять лихо;
- прийом інформації щодо безпеки на морі**;
- передача та прийом термінових радіоповідомлень та повідомлень щодо безпеки;
- передача та прийом повідомлень «місток-місток»;

.2 передача та прийом радіоповідомлень загального призначення.

*Слід зазначити, що судна, які виконують функції ГМЗЛБ, повинні використовувати «Керівництво щодо запобігання помилковим повідомленням про лихо» (Резолюція ІМО MSC.514(105))

** Слід зазначити, що суднам може знадобитися приймання визначеної інформації щодо безпеки на морі, коли вони знаходяться в порту

5.1.2 Кожне судно повинно бути оснащено радіообладнанням, яке забезпечує виконання під час запланованого рейсу функціональних вимог, передбачених пунктом 5.1.1, а також, залежно від морського району або районів, які воно пройде під час запланованого рейсу.

7 РОЗМІЩЕННЯ РАДІООБЛАДНАННЯ

7.7 До тексту розділу додається новий пункт наступного змісту «7.7 На пасажирських суднах на посту керування судном повинна бути встановлена панель оповіщення про лихо, на якій:

- .1 повинні бути передбачені візуальна та звукова індикація про прийом судном будь-яких сигналів лиха, отриманих на борту судна;
- .2 повинні вказуватися, через яку радіослужбу були прийняті повідомлення про лихо;
- .3 яка може бути поєднана з панеллю оповіщення про лихо, зазначеною в 5.2.3.»

10 КОНСТРУКТИВНІ І ЕКСПЛУАТАЦІЙНО-ТЕХНІЧНІ ВІМОГИ, ПРОПОНОВАНІ ДО РАДІООБЛАДНАННЯ

10.1 В тексті пункту вираз «**5 – 15**» замінюється на вираз «**5 ÷ 13**».

13 РАДІОСПЕЦІАЛІСТИ

13.1 В тексті першого абзацу вираз «держави» доповнюється зноскою «**»;

текст пункту доповнюється наступним: «**Вимоги по автоматичній актуалізації даних про місцезнаходження судна наведені в резолюціях IMO MSC.511(105), MSC.512(105) і MSC.513(105)».

ЧАСТИНА XVIII НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ

1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

1.1.2 Пункт **1.1.2** анулюється.

3 ОБ'ЄМ ТЕХНІЧНОГО НАГЛЯДУ

3.3. В тексті пункту вираз «Загальних положеннях про діяльність при технічному огляді» замінюється на вираз «Загальних положень класифікаційної та іншої діяльності».

4 ТЕХНІЧНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

4.1 В тексті пункту вираз «Положення про огляди» замінюється на вираз «Положення з огляду», далі текст залишається.

5. СКЛАД РАДІОНАВІГАЦІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ

5.1 Таблиця 5.1 у рядку 4 стовпці 6 вираз «щодо» замінити на вираз «відносно».

Таблиця доповнюється новим рядком:

6	Радіолокаційна станція ³	1	1	2 ^{4,5}	РЛС повинна працювати в діапазоні 9ГГц (довжина хвилі 3 см)
---	-------------------------------------	---	---	------------------	---

10 ПОСТ КЕРУВАННЯ СУДНОМ

10.2.1 В другому абзаці вираз «УКХ» замінюється на вираз «ДВЧ».

ЧАСТИНА XXI СУДНА ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЙНЯТОГО В ГАЛУЗІ ПЕРСОНАЛУ.

Текст цієї частини замінюється наступним: **«XXI СУДНА ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВИРОБНИЧОГО ПЕРСОНАЛУ**

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

1.1.1 Вимоги цієї частини Правил поширюються на високошвидкісні вантажні судна валовою місткістю 500 і більше, побудованих 1 липня 2024 року або пізніше, які перевозять більше 12 але не більше 60 осіб виробничого персоналу, для здійснення як не міжнародних, так і міжнародних рейсів (див. Правило V/1.1.1 Кодексу ВП, прийнятого резолюцією MSC.527(107) з поправками, і Правило XV/3.1 Конвенції СОЛАС).

Визначення відповідних термінів наведені в **1.2.1** частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден і в розділі **2** «Загальні положення» Правил класифікації та побудови високошвидкісних суден (надалі – Правил ВШС).

Високошвидкісним вантажним суднам для перевезення виробничого персоналу, які відповідають вимогам цієї частини Правил ВШС, до основного символу класу, на додаток до знаку позначення типу ВШС, згідно з **1.2.8** частини I «Класифікація» Правил ВШС, додається словесна характеристика **Crew boat**.

1.1.2 Перевезення пасажирів в кількості більше 12, що мають словесну характеристику **Crew boat** в основному символі класу, не допускається.

1.1.3 Словесна характеристика **Crew boat** може бути додана до основного символу класу суднам в побудові і суднам в експлуатації.

1.1.4 Високошвидкісні вантажні судна, зазначені в **1.1.1**, крім відповідності загальним вимогам Правил класифікації та побудови морських суден (надалі – Правил МС), Правил щодо обладнання морських суден, Правил щодо вантажопідіймальних пристроїв морських суден, Правил ВШС, також повинні відповідати вимогам цієї частини Правил ВШС.

1.1.5 Словесна характеристика **Crew boat** може бути додана до основного символу класу високошвидкісного вантажного судна валовою місткістю менше 500, а також до судна, що не здійснює міжнародних рейсів, яке призначене для перевезення сукупної кількості пасажирів та виробничого персоналу понад 12 осіб.

У таких випадках Адміністрація може застосовувати цілі та функціональні вимоги Кодексу ВП, наскільки це практично можливо. Якщо такі судна відповідають Кодексу ВП, Адміністрація може розглянути можливість видачі Свідоцтва про безпеку при перевезенні виробничого персоналу для судна, яке перевозить більше 12 осіб виробничого персоналу за умови, що всі відхилення зазначені у цьому Свідоцтві. (див. Преамбулу до Кодексу ВП, пункт 7).

1.1.6 Існуючі високошвидкісні вантажні судна, побудовані до 1 липня 2024 року, яким Адміністрація дозволила перевозити більше 12 осіб виробничого персоналу згідно з рекомендаціями «Тимчасові рекомендації щодо безпечного перевезення понад 12 осіб виробничого персоналу на борту суден, що здійснюють міжнародні рейси», прийнятими резолюцією MSC.418(97), повинні відповідати вимогам **1.4.1**, **1.4.2** (за винятком **1.4.2.1.7**) розділу 1 та вимогам розділів **13** і **17** цієї частини Правил ВШС, додати третього періодичного або первісного огляду для поновлення Свідоцтва про безпеку при перевезенні виробничого персоналу, залежно від того, яка дата настане раніше після 1 липня 2024 року. (див. Правило XV/3.3 Конвенції СОЛАС).

1.1.7 Високошвидкісні вантажні судна, незалежно від дати побудови, яким до 1 липня 2024 року не було надано Адміністрацією дозволу на перевезення більше 12 осіб виробничого персоналу на основі рекомендацій «Тимчасові рекомендації щодо безпечного перевезення понад 12 осіб виробничого персоналу на борту суден, що здійснюють міжнародні рейси», прийнятими резолюцією MSC.418(97), повинні відповідати вимогам цієї частини Правил ВШС і мати Свідоцтво про безпеку при перевезенні виробничого персоналу, до перевезення на борту більше 12 осіб виробничого персоналу. (див. Правило XV/3.4 Конвенції СОЛАС).

1.1.8 Якщо в цій частині Правил ВШС прямо не передбачено інше, високошвидкісні вантажні судна, що перевозять не більше 60 осіб виробничого персоналу на борту, повинні відповідати вимогам до вантажних суден, які зазначені у Правилах ВШС та додатково застосовним вимогам цієї частини Правил ВШС (див. Правило V/1.1.2 Кодексу ВП).

1.1.9 Перевезення виробничого персоналу на високошвидкісних вантажних суднах не вважається транзитним рейсом (тобто без пасажирів або вантажу на борту), як зазначено в **5.8** «Загальних положень» Правил ВШС, і для цього потрібен дозвіл на експлуатацію (див. Правило V/1.1.4 Кодексу ВП).

1.1.10 Якщо вираз «пасажир» використовується у застосовних вимогах Правил ВШС, його слід тлумачити як «особи на борту, крім екіпажу» (див. Правило V/1.1.5 Кодексу ВП).

Крім того, маса кожної такої особи приймається рівною 90 кг замість 75 кг (див. Правила V/1.5 і V/2.2 Кодексу ВП).

1.1.11 На борту судна не дозволяється перевозити виробничий персонал, якщо капітану не надано документацію, що підтверджує проходження такого персоналу навчання або інструктажу, що вимагається в **1.4** цієї частини Правил ВШС.

1.2 ТЕХНІЧНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

1.2.1 Обсяг технічної документації, яку необхідно подати до Регістру для розгляду й схвалення до початку побудови високошвидкісного вантажного судна, повинен відповідати вимогам, зазначеним в розділі 3 «Технічна документація» частини I «Класифікація» Правил ВШС.

Додатково повинна бути надана наступна технічна документація щодо конструкції та розташування на борту такого судна наступних пристроїв та засобів:

- пристрої та засоби для передачі виробничого персоналу (трапи, вантажні стріли, підіймальні пристрої тощо);

- засоби для утримання положення судна/плавання під час передачі виробничого персоналу;
- засоби для передачі виробничого персоналу з місця, де вони перевозяться/розміщуються на борту судна, до засобів/пристроїв для передачі;
- засоби для перевезення виробничого персоналу (кімнати, сидіння тощо);
- освітлення для шляхів проходу, пересадочних пристроїв та водної поверхні під проходом та пересадочними пристроями, включаючи схему електроустановки;
- технічний аналіз, що оцінює несправності в пересадочних пристроях для виробничого персоналу та в усіх пов'язаних з ними системах;
- програма випробувань та приймання пересадочних пристроїв для виробничого персоналу після їх встановлення на борту такого судна.

1.3 ДОКУМЕНТИ

1.3.1 Суднам зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу видаються документи згідно з **5.1 - 5.4** «Загальних положень» Правил ВІПС.

Суднам зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу, які не здійснюють міжнародні рейси, Свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна і дозвіл на експлуатацію високошвидкісного судна не видаються.

Суднам зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу, які здійснюють міжнародні рейси, валовою місткістю 500 і більше (для суден, на які поширюється Кодекс ВІПС) видаються документи згідно з **5.5 - 5.10** «Загальних положень» Правил ВІПС.

1.3.2 Суднам, що задовольняють вимогам Правил ВІПС і Кодексу ВП, на додаток до документів, передбачених в **1.3.1**, на підставі позитивних результатів первісного або первісного огляду для поновлення Свідоцтва, відображених в актах оглядів, Свідоцтво про безпеку при перевезенні виробничого персоналу (надалі – Свідоцтво) може бути видано або Адміністрацією, або належним чином на те уповноваженою нею особою або організацією (Регістром). У кожному разі Адміністрація бере на себе повну відповідальність за видачу Свідоцтва.

1.3.3 Свідоцтво разом з Переліком обладнання для Свідоцтва повинно бути оформлено офіційною мовою країни, що його видає, з перекладом на англійську мову за відповідними зразками, наведеними у Додатку до Кодексу ВП.

1.3.4 Термін дії та дійсність Свідоцтва, дати оглядів і підтверджень повинні бути гармонізовані з релевантними свідоцтвами Конвенції СОЛАС згідно з положеннями правила СОЛАС X/3.2.

До Свідоцтва повинен додаватися Перелік обладнання, що вимагається Кодексом ВП.

1.3.5 Якщо Свідоцтво видається судну для перевезення виробничого персоналу валовою місткістю менше 500, воно повинно містити вказівки, що стосуються допустимого, відповідно до **1.1.5** цієї частини Правил ВІПС, обсягу відхилень.

1.3.6 Обсяг та порядок огляду суден для перевезення виробничого персоналу наведений в частині V Правил огляду суден.

1.4 ВИМОГИ ДО ВИРОБНИЧОГО ПЕРСОНАЛУ ТА ДО БЕЗПЕЧНОЇ ПЕРЕДАЧІ

1.4.1 Вимоги до виробничого персоналу (Правило III/1 Кодексу ВП).

1.4.1.1 *Виробничий персонал (ВП)* — усі особи, які перевозяться або розміщуються на судні для цілей офшорної виробничої діяльності, що виконується на інших судах і/або офшорних об'єктах та відповідають викладеним нижче критеріям.

Виробничий персонал не можна розглядати як пасажирів і поводитися з ними, як з пасажирами.

1.4.1.2 Виробничий персонал повинен:

- .1** бути віком не менше 16 років;
- .2** демонструвати достатнє знання робочої мови на борту судна, щоб мати змогу ефективно спілкуватися та розуміти будь-які інструкції, що надаються екіпажем судна;
- .3** до посадки на судно пройти навчання або інструктаж щодо¹:
 - .3.1** особистого виживання, що включає:

- знання аварійних ситуацій, які можуть виникнути на борту судна;
- використання індивідуального рятувального спорядження;
- безпечного спуску у воду з висоти та виживання у воді; та
- посадки на рятувальну шлюпку з судна та з води в рятувальному жилеті;

3.2 пожежної безпеки, що включає знання видів пожежної небезпеки на борту суден та запобіжних заходів, яких необхідно вживати для запобігання пожежі; та

3.3 особистої безпеки та соціальних обов'язків, що включають:

- розуміння повноважень капітана або його представника на борту;
- виконання інструкцій, наданих судновим персоналом; та
- розуміння символів, знаків та сигналів тривоги з безпеки, що знаходяться на борту суден.

¹ Персонал, який відповідає вимогам до навчання, викладеним у пункті 5.5 «Рекомендації щодо підготовки і дипломування персоналу морських мобільних установок (MOUs)» (резолюція A.1079(28)) або стандартам промислової підготовки, таким як стандарти Глобальної вітроенергетичної організації (GWO), Організації з підготовки персоналу нафтогазової промисловості на шельфі (OPITO) або (Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training) — базовий курс безпеки та дій в екстрених ситуаціях, що включає виживання на морі, пожежогасіння та евакуацію з гелікоптера, (з акредитацією в OPITO), може вважатися таким, що відповідає вимогам цього підрозділу.

4 перед виходом з порту або одразу після посадки на судно пройти на борту інструктаж з техніки безпеки, що включає:

4.1 загальне розташування судна;

4.2 розташування індивідуальних рятувальних засобів, пунктів збору та посадки, аварійних шляхів евакуації та пунктів першої медичної допомоги;

4.3 інформацію з безпеки, символи, знаки та сигналізацію на борту; та

4.4 дії, яких слід вжити у разі спрацювання сигналізації або оголошення надзвичайної ситуації.

5 до проведення операцій з передачі виробничого персоналу ознайомитися з судновими пристроями, заходами та будь-якими додатковими заходами безпеки або обладнанням для передачі виробничого персоналу на інші судна та/або морські споруди.

1.4.2 Вимоги до безпечної передачі виробничого персоналу (Правило III/2 Кодексу ВП).

1.4.2.1 Для запобігання травмам під час передачі виробничого персоналу, застосовується наступне:

1 Пристрої та механізми для передачі виробничого персоналу повинні утримуватися в чистоті, належним чином обслуговуватися та регулярно перевірятися для забезпечення їхнього безпечного використання.

2 Встановлення та використання пристроїв(ю) для передачі виробничого персоналу повинні проводитися під наглядом відповідальної особи командного складу судна та експлуатуватися належним чином навченим персоналом. Процедури безпеки повинні бути встановлені та дотримуватися персоналом, зайнятим у встановленні і експлуатацією будь-якого механічного обладнання.

3 Повинні бути забезпечені засоби зв'язку між відповідальною особою командного складу судна та ходовим містком.

4 Усі пристрої для передачі виробничого персоналу повинні мати постійне маркування для забезпечення ідентифікації кожного пристрою з метою огляду, перевірки та реєстрації. На борту судна повинні зберігатися записи про використання та технічне обслуговування.

5 Перед початком операцій з передачі виробничого персоналу пристрої по передачі повинні бути перевірені на предмет їх належного функціонування.

6 Повинні бути передбачені засоби для забезпечення безпечного та безперешкодного проходу виробничого персоналу між пристроями(єм) по передачі виробничого персоналу і місцями, де виробничий персонал розміщується або знаходиться на судні.

.7 Повинно бути передбачено освітлення, яке може працювати від аварійного джерела живлення, для освітлення пристроїв(ю) по передачі виробничого персоналу, водної поверхні під пристроями(єм) по передачі та проходу, зазначеного у підпункті **.6** вище.

.8 Район палуби для передачі виробничого персоналу повинен бути спеціально відведений та вільний від перешкод.

.9 Аналіз безпечної операцій з передачі виробничого персоналу повинен бути проведений під час планування та перед виконанням передачі виробничого персоналу у морі. Аналіз повинен враховувати умови навколишнього середовища, а також експлуатаційні обмеження та обмеження, що накладаються обладнанням.

.10 При плануванні операції з передачі виробничого персоналу повинні прийматися до уваги рекомендації, зазначені в «Керівництві з безпеки під час передачі осіб у морі» (IMO MSC – MEPC.7/Circ.10), або релевантні рекомендації, наприклад, остання редакція Керівництва ІМСА М202 щодо передачі персоналу на/з морських суден та споруд, прийнятні для Адміністрації.

1.4.2.2 Засоби для передачі виробничого персоналу повинні бути спроектовані, побудовані, випробувані та встановлені відповідно до стандартів*, прийнятих для Адміністрації, або вимог класифікаційного товариства, яке визнане Адміністрацією відповідно до положень правила XI-1/1 Конвенції СОЛАС.

*Див. відповідні розділи ДСТУ EN 13852-1:2016 (EN 13852-1:2013, IDT) «Безпечність вантажопідіймальних кранів. Крани бурових платформ. Частина 1. Загальні технічні вимоги».

1.4.2.3 Крім того, застосовується наступне:

.1 Конструкція пристроїв(ю) для передачі виробничого персоналу повинна бути придатною для пристроїв на судні.

.2 Повинен бути проведений аналіз для оцінки збоїв у пристроях(ю) по передачі виробничого персоналу та в усіх пов'язаних з ними системах, які можуть негативно впливати на роботу пристроїв(ю) для передачі та/або поставити під загрозу безпеку залучених осіб.

Такий аналіз* повинен:

- врахувати наслідки відмови всього обладнання та систем внаслідок окремої відмови, пожежі в будь-якому приміщенні або затоплення будь-якого водонепроникного відсіку, що може вплинути на доступність пристроїв(ю) для передачі виробничого персоналу; та

- надавати рішення для забезпечення доступності пристроїв(ю) по передачі виробничого персоналу та безпеки всіх залучених осіб у разі таких відмов, визначених вище.

* Відповідним аналізом може бути QFA (якісний аналіз відмов) або FMEA (аналіз режиму та наслідків відмов) та пов'язані з ними звіти.

.3 Якщо одинична відмова призводить до відмови кількох компонентів системи (відмова за спільною причиною), усі виниклі відмови необхідно розглядати разом. Якщо виникнення відмови безпосередньо призводить до подальших відмов, усі ці відмови розглядаються разом.

1.4.2.4 Пристрої для утримання позицій повинні бути передбачені та розташовані таким чином, щоб запобігти нещасним випадкам під час передачі виробничого персоналу та бути придатними для режиму експлуатації та взаємодії з іншими суднами або морськими спорудами.

Для виконання цієї вимоги, необхідно оцінити маневреність судна разом з очікуваною потребою судна утримувати позиції під час передачі виробничого персоналу протягом певного часу, щоб забезпечити правильне використання пристроїв для утримання позиції.

1.4.2.5 Повинні бути передбачені засоби для забезпечення оновлення інформації про кількість виробничого персоналу на борту та його особу, щоб допомогти забезпечити постійне відоме значення фактичної кількості осіб на борту.

Для виконання цієї вимоги повинні бути впроваджені процедури для забезпечення постійної достовірної інформації про кількість та особу виробничого персоналу, які знаходяться на борту судна в будь-який час.

2 КЛАСИФІКАЦІЯ

2.1 Класифікація високошвидкісних вантажних суден для перевезення виробничого персоналу зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу здійснюється відповідно до частини I «Класифікація» Правил ВШС з урахуванням **1.1** цієї частини Правил ВШС.

3 КОНСТРУКЦІЯ І МІЦНІСТЬ КОРПУСУ

3.1 На конструкцію і міцність корпусу суден із словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу поширюються застосовні вимоги, викладені в частинах II «Корпус» та XVI «Конструкція та міцність корпусів суден із полімерних композиційних матеріалів» Правил МС, а також в частині II «Корпус» Правил ВШС як для вантажних суден (див. також **1.1.8** цієї частини Правил ВШС).

4 ПРИСТРОЇ, ОБЛАДНАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

4.1 Пристрої, обладнання і забезпечення суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні відповідати вимогам частини III «Пристрої, обладнання і забезпечення» Правил ВШС, застосовуваних до вантажних суден (див. також **1.1.8** цієї частини Правил ВШС).

5 ОСТІЙНІСТЬ

5.1 Остійність суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинна відповідати вимогам частини IV «Остійність» Правил ВШС з урахуванням додаткових вимог, зазначених в підрозділі **3.1** частини IV Правил ВШС, як для пасажирських суден, за виключенням вимоги **3.1.7**.

5.2 При застосуванні вимог частини IV «Остійність» Правил ВШС, вираз «пасажир» слід тлумачити як «особи на борту, крім екіпажу».

Крім того, маса кожної такої особи приймається рівною 90 кг замість 75 кг, зазначеної в п. **3.1.1.2** частини IV «Остійність» Правил ВШС, (див. також п. **1.1.10** цієї частини Правил ВШС).

6 ЗАПАС ПЛОВУЧОСТІ І ПОДІЛ НА ВІДСІКИ

6.1 Запас плавучості і поділ на відсіки суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні відповідати вимогам частини V «Запас плавучості і поділ на відсіки» Правил ВШС, як для пасажирських суден, за виключенням вимоги **4.4.2**.

6.2 При застосуванні вимог частини V «Запас плавучості і поділ на відсіки» Правил ВШС, вираз «пасажир» слід тлумачити як «особи на борту, крім екіпажу».

Крім того, маса кожної такої особи приймається рівною 90 кг замість 75 кг (див. також п. **1.1.10** цієї частини Правил ВШС).

7 ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

7.1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

7.1 Протипожежний захист суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинен відповідати вимогам частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС, застосовних до вантажних суден з врахуванням вимог цього розділу.

7.2 КОНСТРУКТИВНИЙ ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ

7.2.1 Конструктивний протипожежний захист суден повинний задовольняти вимоги розд. **2** «Конструктивний протипожежний захист» підрозділу **2.6** частини VI Правил ВШС, застосовні до вантажних суден.

7.3 ПРОТИПОЖЕЖНЕ ОБЛАДНАННЯ І СИСТЕМИ

7.3.1 Протипожежне обладнання і системи високошвидкісних вантажних суден для перевезення виробничого персоналу повинно відповідати вимогам розд. **3** «Протипожежне обладнання і системи» частини VI Правил ВШС, при цьому:

.1 судно повинне бути обладнане, як мінімум, одним головним пожежним насосом з подачею згідно з **3.2.3** частини VI Правил ВШС;

.2 на суднах валовою місткістю 500 і більше, або на суднах, на яких головний пожежний насос розташований в приміщенні, не захищеному стаціонарною протипожежною системою, повинний бути встановлений аварійний пожежний насос з подачею не менше 15 м³/год.

На суднах валовою місткістю менше 500 аварійний пожежний насос не вимагається.

Розташування аварійного пожежного насоса повинне відповідати вимогам 3.2.4 частини VI «Протипожежний захист» Правил МС;

.3 вимоги п. 3.2.8 частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС не застосовуються;

.4 повинні виконуватися вимоги підрозділу 3.2 частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС, за винятком:

- необхідності захисту камбузів, площею менше 10 м², схваленою стаціонарною системою пожежогасіння (див. 1.2.2 частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС);

- необхідності дистанційного керування системою пожежогасіння із рубки керування, за умови забезпечення ручного керування з місцевого поста, що знаходиться в безпечному легкодоступному місці (див. 3.2.3.9 частини VI «Протипожежний захист» Правил МС).

7.4 СИСТЕМИ ПОЖЕЖНОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ

7.4.1 Системи пожежної сигналізації високошвидкісних вантажних суден для перевезення виробничого персоналу повинні відповідати вимогам розд. 4 частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС.

7.5 ПРОТИПОЖЕЖНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ І ЗАПАСНІ ЧАСТИНИ

7.5.1 Протипожежне забезпечення і запасні частини високошвидкісних вантажних суден для перевезення виробничого персоналу повинні відповідати вимогам розд. 5 частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС, при цьому на суднах валовою місткістю менше 150 наявність комплектів спорядження пожежного не вимагається.

На суднах валовою місткістю 150 і більше повинний передбачатися, принаймні, один комплект спорядження пожежного.

8 МЕХАНІЧНІ УСТАНОВКИ І МЕХАНІЗМИ

8.1 Механічні установки суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні відповідати вимогам частини VII «Механічні установки» Правил ВШС, застосовних до вантажних суден.

8.2 Механізми суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні відповідати вимогам частини IX «Механізми» Правил ВШС, застосовних до вантажних суден.

8.3 Судна зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні бути обладнані, як правило, двома незалежними засобами руху, які мають власний приводний двигун. При цьому несправність в роботі одного двигуна або обслуговуючих його допоміжних механізмів та систем не повинна призводити до відмови іншого двигуна і його допоміжних механізмів та систем.

Для визначення можливості встановлення на судні одного засобу руху на розгляд і схвалення Регістру повинно бути надане технічне обґрунтування.

8.4 У складі проєктної документації повинен бути представлений аналіз відмов пропульсивної установки і рульового приводу, виходячи з безпечного повернення судна в порт при будь-якій окремій відмові або у випадку пожежі в будь-якому приміщенні, а також перелік рішень, спрямованих на зниження наслідків відмов.

8.5 Для відновлення працездатності двигуна і засобів маневрування, на борту судна повинен бути комплект запасних частин і інструментів для заміни деталей, що вийшли з ладу. Обсяг запасних частин у загальному випадку повинен відповідати вимогам розд. 4 частини VII «Механічні установки» Правил ВШС з урахуванням обсягу, встановленого виробниками обладнання, і в залежності від розмірів і характеристик судна.

Обсяг запасних частин може бути змінений для кожного конкретного випадку за погодженням між Регістром і судовласником з урахуванням передбачуваних умов експлуатації судна.

9 СИСТЕМИ І ТРУБОПРОВОДИ

9.1 Системи і трубопроводи суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні задовольняти вимогам частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил ВШС, застосовних до вантажних суден, за виключенням осушувальної системи, яка повинна відповідати вимогам, що застосовуються для пасажирських суден категорії А (див. 2.2.1, 2.3.1 ÷ 2.3.3 частини VIII Правил ВШС).

10 ЕЛЕКТРИЧНЕ ОБЛАДНАННЯ

10.1 Електричне обладнання суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинно задовольняти вимогам частини XI «Електричне обладнання» Правил ВШС, застосовних до вантажних суден.

10.2 Системи розподілу електричної енергії повинні бути влаштовані таким чином, щоб пожежа у будь-якій головній вертикальній зоні не заважала роботі пристроїв і систем, необхідних для забезпечення безпеки судна, які розташовані у будь-якій іншій такій зоні.

Ця вимога може вважатися виконаною, якщо головні і аварійні фідери, які проходять через таку зону, будуть розташовані як по горизонталі, так і по вертикалі на практично можливій більшій відстані один від одного. (див. Правило V/4 Кодексу ВП).

11 АВТОМАТИЗАЦІЯ

11.1 Засоби автоматизації суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні задовольняти вимогам частини XV «Автоматизація» Правил ВШС, застосовним до вантажних суден.

12 МАТЕРІАЛИ

12.1 Матеріали та вироби, що підлягають технічному нагляду Регістру при їх виготовленні, повинні задовольняти вимогам частини XIII «Матеріали» Правил МС.

13 РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

13.1 Рятувальні засоби суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинні задовольняти вимогам частини XVI «Рятувальні засоби» Правил ВШС, застосовним до вантажних суден, та додатковим вимогам, наведеним нижче.

При цьому враховується наступне:

- якщо використовується вираз «пасажир», його слід тлумачити як «особи на борту, крім екіпажу» (див. Правило V/1.1.5 Кодексу ВП);
- вираз «пасажирські приміщення» слід читати як «район ВП». (див. Правило V/7.2 Кодексу ВП).

13.2 Рятувальні засоби повинні бути оснащені освітленими повідомленнями або повідомленнями, що світяться чи відеоінформаційною(ними) системою(ами), видимими для всіх пасажирів які сидять, для повідомлення їх про заходи безпеки.(див. Правило V/7.1 Кодексу ВП).

13.3 Ілюстрації та інструкції на відповідних мовах повинні бути розміщені в громадських приміщеннях та на помітних місцях у місцях збору, в інших пасажирських приміщеннях та біля кожного сидіння для інформування пасажирів про:

- їхнє місце збору; основні дії, які вони повинні вжити в надзвичайній ситуації;
- спосіб одягання рятувальних жилетів (див. Правило V/7.2 Кодексу ВП).

13.4 Необхідна кількість рятувальних жилетів для немовлят або дітей розраховується виключно на основі кількості пасажирів на борту судна (див. Правило V/7.3 Кодексу ВП).

13.5 На суднах, побудованих 1 січня або після цієї дати, повинно бути передбачено наступне:

- якщо передбачені рятувальні жилети для дорослих не розраховані на осіб вагою до 140 кг та з охопом грудей до 1750 мм, на борту повинна бути достатня кількість відповідних пристосувань, що дозволяють закріпити жилети на таких особах;

13.6 Судна, побудовані до 1 січня 2028 року, повинні відповідати вимогам підпункту 13.5 не пізніше дати першого огляду для поновлення свідоцтва, що проводиться 1 січня 2028 року, або після цієї дати.

14 РАДІООБЛАДНАННЯ

14.1 Радіообладнання суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинно задовольняти вимогам частини XVII «Радіообладнання» Правил ВШС.

15 НАВІГАЦІЙНЕ ОБЛАДНАННЯ

15.1 Навігаційне обладнання суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу повинно задовольняти вимогам частини XVIII «Навігаційне обладнання» Правил ВШС.

16 ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ

16.1 До суден зі словесною характеристикою **Crew boat** в основному символі класу застосовуються Правила запобігання забрудненню з суден.

16.2 Додатково до **16.1** судна повинні задовольняти вимогам Адміністрації, якщо такі є, а судна, що здійснюють міжнародні рейси, застосовним вимогам МК МАРПОЛ-73/78/97.

16.3 Судно повинно бути обладнане збірним(и) танком(ами) для нафтових залишків (нафтовмісних осадів), місткість якого(их) визначається відповідно до розділу 2 частини I «Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою» Правил запобігання забрудненню з суден.

16.4 Всі бункерувальні маніфольди, які призначені для операцій з нафтопродуктами повинні відповідати вимогам **2.2.1.6** частини I «Вимоги до конструкції суден та їх обладнання щодо запобігання забрудненню нафтою» Правил запобігання забрудненню з суден.

16.5 Якщо на судні передбачається перевезення обмежених кількостей небезпечних і шкідливих рідких речовин наливом, воно повинно задовольняти вимогам Кодексу перевезення та перевантажування небезпечних і шкідливих рідких речовин, що перевозяться наливом на морських судах забезпечення (Кодекс OSV Chemical), прийнятий резолюцією ІМО А.1122(30).

17 ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖИВ

17.1 Вимоги цього розділу спрямовані на забезпечення безпечного перевезення виробничого персоналу при перевезенні, завантаженні/розвантаженні небезпечних вантажів на судах, які мають Свідоцтва відповідно до Кодексу ВП, з урахуванням загальної кількості осіб на борту.

17.2 Для виконання функціональних вимог, викладених в **17.1** вище, необхідно враховувати будь-яку небезпеку, спричинену при перевезенні, завантаженні/розвантаженні небезпечних вантажів, а ризик для всіх осіб на борту повинен бути мінімізований з урахуванням характеру небезпечних вантажів.

17.3 Виробничий персонал може проносити небезпечні вантажі на борт судна тільки для їх використання за межами судна та за попередньою згодою капітана судна. Такі небезпечні вантажі повинні вважатися вантажем і перевозитися в судових приміщеннях (вантажних приміщеннях або приміщеннях хімічних комор) відповідно до вимог розділу 6 частини VI «Протипожежний захист» Правил ВШС, а також, якщо це застосовується, з розділом 7 частини D Кодексу ВШС (Правило V/8.1 Кодексу ВП).

17.4 Для виконання функціональних вимог, викладених у **17.2** необхідно забезпечити наступне:

- .1** для перевезення виробничого персоналу, зони та місця на судні, куди виробничому персоналу доступ заборонений, повинні бути чітко позначені;
- .2** пристрої для передачі виробничого персоналу повинні бути розташовані поза вантажною зоною;
- .3** доступ до пристроїв для передачі виробничого персоналу повинен, наскільки це практично можливо, бути розташований поза вантажною зоною; та
- .4** завантаження чи розвантаження небезпечного вантажу не повинні проводитися одночасно з посадкою або передачею виробничого персоналу (Правило V/8.2 Кодексу ВП).

Регістр судноплавства України

**ПРАВИЛА
КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ПОБУДОВИ
ВИСОКОШВИДКІСНИХ СУДЕН**

Бюлетень № 1змін і доповнень

Регістр судноплавства України
04070, Київ, вул. Петра Сагайдачного, 10
<https://ur.ua>