



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО

№ 340-22- 9424

от 24.10.2016

Касательно:

Изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009, по процедуре рассмотрения и учета аварийных происшествий

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие с момента подписания

Срок действия: до 01.01.2017

Срок действия продлен до

Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № - от

Количество страниц: 5

Приложения: 1

Заместитель генерального директора - директор морского департамента

В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Настоящим информируем Вас о внесении изменений в раздел 7 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009 в соответствии с приложением.

С вводом в действие данного раздела Глава 3.3, ч.II ПКЭСЭ исключается.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС с положением настоящего циркулярного письма.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствовании судов в эксплуатации.

Исполнитель: Рац С.С.

341

+7 812 6050559

Номер документа в системе

«ТЕЗИС»: 92685 (16-91508)

Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

## ЧАСТЬ II. «ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ»

Раздел 7 заменяется текстом следующего содержания:

### 7 ПРОЦЕДУРА РАССМОТРЕНИЯ И УЧЕТА АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

#### 7.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

7.1.1 Положения настоящего раздела применяются к судам, имеющим класс РС.

#### 7.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

7.2.1 В дополнение к определениям, приведенным в 1.1 части I «Классификация» Правил постройки и разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе приняты следующие определения:

Аварийное происшествие (АП) (Emergency occurrence) – аварийный случай или инцидент, произошедший с судном.

Аварийный случай (АС) (Accident) – очень серьезная или серьезная авария, которая влияет на условия сохранения класса судна.

Инцидент (Incident) – отказ или повреждение объекта технического наблюдения (ОТН) Номенклатуры РС, которое напрямую не влияет на условия сохранения класса судна.

Мореходные качества судна (Seaworthiness) включают в себя остойчивость, плавучесть, непотопляемость, управляемость, мореходность.

Очень серьезная авария – АС (Very Serious Marine Casualty), связанный с гибелью или предполагаемой гибелью судна или с такими повреждениями судна, после которых судовладельцем будет признана нецелесообразность его восстановления.

Рассмотрение документов по аварийным происшествиям (Review of documents related to emergency occurrences) - процесс изучения документов по аварийным случаям, включающий, при необходимости, сбор дополнительной информации, анализ документов и составления заключений о причине АС, способствующих факторах и выработки, при необходимости, рекомендаций (мероприятий), направленных на предотвращение подобных случаев.

Серьезная авария - АС (Serious Marine Casualty), который не может быть классифицирован как очень серьезная авария и который включает в себя (но может не ограничиваться этим) - пожар, взрыв, столкновение, навал, посадку на мель и т.д. повлекших повреждение объекта технического наблюдения Номенклатуры РС и/или утрату хотя бы одного из мореходных качеств судна и/или нарушение водонепроницаемости судна, и/или приведших к частичному или полному отказу энергетической и/или пропульсивной установки и/или к необходимости буксировки самоходного судна.

Судно - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, включая ПБУ и МСП.

#### 7.3 КЛАССИФИКАЦИЯ АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

7.3.1 Аварийное происшествие (АП) подразделяется на:

- аварийный случай (АС);
- инцидент.

7.3.2 АС в зависимости от последствий подразделяется на:

- очень серьезную аварию;
- серьезную аварию.

7.3.3 По виду АС подразделяются на:

- гибель или кораблекрушение судна;

- повреждение объектов технического наблюдения, вызванное причинами, перечисленными в 7.3.4;
  - возгорания в жилых, производственных и грузовых помещениях судна, взрывы;
- 7.3.4 Причины АС подразделяются на:**
- человеческий фактор;
  - внешнее воздействие и навигационные составляющие (посадка на мель, навал, ледовые повреждения, намотка на винт, ошибки Системы Управления Движением Судов (СУДС), форс-мажорные погодные обстоятельства, неточность лоций, потеря остойчивости и т.п.);
  - отступление от технической документации;
  - нарушения целостности конструкций вследствие усталости материала, хрупкого разрушения и т.п.;
  - потеря прочности корпуса судна и/или его элементов;
  - скрытые дефекты механизмов, оборудования, систем, устройств и конструкций.

## **7.4 РАССМОТРЕНИЕ И УЧЕТ АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**7.4.1** Рассмотрению и учету подлежат все аварийные происшествия с судами с классом РС.

**7.4.2** Первичная информация об АП на судах может быть получена Регистром от:

- подразделений РС по наблюдению в эксплуатации за судами;
- судовладельцев и их представителей (капитанов судов, агентов, операторов, страховых компаний и т.д.);
- Государственного морского спасательно-координационного центра (ГМСКЦ) и т.п.;
- МА государства флага;
- средств массовой информации (СМИ) и доступных интернет ресурсов.

**7.4.3** После получения подразделением РС информации об АП и её первичного анализа (см. 7.5.6) оформляется извещение об АП (форма 6.3.32.3), в котором кроме классификации и описания АП, сообщается рекомендация подразделения в отношении сохранения класса судна. Извещение об АП, как и другая информация об АП, должны незамедлительно направляться в ГУР и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации (если применимо) через систему «Тезис» РС и по электронной почте. При наличии рекомендации о приостановке класса судна, процедура приостановки класса осуществляется подразделением РС по наблюдению в эксплуатации с уведомлением судовладельца и МА государства флага в соответствии с разделом 4 судовладелец информируется о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в связи с АП.

**7.4.4** В случае получения первичной информации об АП, непосредственно ГУР, после анализа ГУР направляет информацию в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и/или в подразделение по месту АП (если судно состоит на учете ГУР) для оформления извещения об АП (форма 6.3.32.3). Подразделение РС по наблюдению судна в эксплуатации направляет уведомление судовладельцу о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в связи с АП и информирует о приостановке класса судна (если применимо, в этом случае, также информируется МА государства флага) с указанием причины.

## **7.5 АНАЛИЗ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ**

**7.5.1** Анализуются все аварийные случаи.

**7.5.2** Анализ причины аварийного случая должен производиться с учетом правил РС и других нормативных документов, действующих на момент изготовления аварийного объекта.

**7.5.3** АС считается изучаемым, если связан с:

- отступлением от проекта, одобренной документации, эквивалентными заменами, допущенными при постройке или ремонте;
- отсутствием или недостаточностью требований в правилах РС; конструктивными недостатками;
- с дефектами постройки, изготовления, ремонта.

**7.5.4** Инцидент не является аварийным случаем и не подлежит классификации и анализу.

**7.5.5** Сбор информации об АП и её анализ состоит из следующих этапов: первичного, на борту судна и заключительного.

**7.5.6** Первичный этап.

При получении информации об АП подразделение РС предварительно определяет, к какому виду АП оно может относиться: Аварийный случай (очень серьезная авария, серьезная авария) или Инцидент. Если требуется, подразделение по наблюдению в эксплуатации связывается с судовладельцем для уточнения / проверки информации. Предложение о состоянии действия класса необходимо делать на основании информации о повреждениях, полученных судном, возможности проведения внеочередного освидетельствования и ознакомления со статусом освидетельствований. В случае если судовладелец отрицает событие АП, он должен после получения уведомления РС об АП незамедлительно информировать РС в письменном виде с приложением подтверждающих документов. Окончательное решение о признании события АП принимает РС.

**7.5.7** На борту судна в процессе освидетельствования инспектор анализирует влияние АП на соответствие объектов технического наблюдения судна применимым требованиям правил РС, рассматривает материалы и обстоятельства АП, проверяет документы, выданные РС.

В компетенцию инспектора не входит выявление обстоятельств, связанных с установлением лиц, виновных в АП. Однако при установлении технических причин и обстоятельств они должны учитываться (см. 7.5.8).

Анализируя АП на борту судна, инспектор должен при необходимости изучить судовые / машинные журналы, документы по техническому обслуживанию судовых технических средств, судовые инструкции, рапорты экипажа касательно АП, результаты анализов (масла, топлива, воды и т.д.), данные по условиям эксплуатации судна, информацию регистратора данных рейса судна и т. д.

**7.5.8** Заключительный этап анализа АП проводится в ГУР по результатам освидетельствования с целью повышения надежности объектов технического наблюдения путем совершенствования методов наблюдения, расширения его объема, внесения, при необходимости соответствующих изменений или дополнений в нормативные документы РС. В случае, когда по результатам анализа причин АП требуется совершенствование технического наблюдения РС в промышленности, судостроении или при проектировании, а также изменение нормативных документов РС (правил РС, руководств РС, Процедур и др.) разработка мероприятий производится соответствующим подразделением ГУР, в чьей компетенции находится вопрос. При необходимости, по решению ГУР к анализу АП может быть привлечено любое подразделение РС.

**7.5.9** АП, связанные с человеческим фактором (нарушение Правил судовождения, МППСС, правил технической эксплуатации, уставов службы на судах, загрязнение окружающей среды, оставление судна экипажем и т.п.) Регистром также учитываются. Если при рассмотрении АП будет установлена связь с отступлением от правил РС или с недостаточностью их требований, а также если они носят массовый характер, то Регистр принимает меры по их предупреждению.

**7.5.10** Если для установления причин отказа технических средств, повлекших АС, необходимы специальные исследования, подразделение РС, проводящее освидетельствование, должно потребовать от судовладельца исследований, проверок, испытаний или специальных технических расчетов, проводимых компетентными организациями.

## **7.6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДНА И ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТОЯНИЯ КЛАССА СУДНА ПОСЛЕ АВАРИЙНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

**7.6.1** Судовладелец должен незамедлительно информировать РС о каждом АП, произошедшем с судном.

**7.6.2** Класс судна автоматически приостанавливается с момента возникновения АС вне зависимости от наличия в РС информации об АС.

**7.6.3** Судно после каждого АП должно быть предъявлено судовладельцем к внеочередному освидетельствованию. Освидетельствование судна должно быть проведено в порту, в котором произошло АП, или в первом согласованном порту захода. Если АП произошло в море, в этом случае результаты неотложного аварийного ремонта или удаление намотки на винт, позволяющие восстановить мореходные качества судна, должны документироваться для предоставления РС при освидетельствовании судна.

**7.6.4** Освидетельствование судна в связи с АП имеет целью окончательно установить, является ли аварийное происшествие аварийным случаем или инцидентом, определить характер, объём повреждений и возможную причину возникновения АП, согласовать дату выполнения требований РС

по устранению последствий АП (в случае сохранения класса) и/или условий дальнейшей эксплуатации, определить возможность и условия сохранения класса судна.

**7.6.5** Если по результатам внеочередного освидетельствования установлено, что аварийное происшествие относится к инциденту (т.е. произошел отказ или повреждение объектов технического наблюдения, которые напрямую не влияют на условия сохранения класса), то класс судна должен быть восстановлен с момента такого АП.

**7.6.6** При очень серьезной аварии класс судна и действие Классификационного свидетельства приостанавливаются автоматически с момента АС.

**7.6.7** При серьезной аварии класс судна может не приостанавливаться / быть сохранен, если судно находится в порту и до выхода в рейс выполняется под техническим наблюдением Регистра срочный и полный ремонт повреждений, полученных объектов технического наблюдения.

**7.6.8** При серьезной аварии и отсутствии в порту условий для проведения полного ремонта по устранению последствий АС, класс судна может быть сохранен, если проведен временный ремонт (заделки, подкрепления и пр.) под техническим наблюдением РС и наложены, при необходимости, дополнительные эксплуатационные ограничения для обеспечения безопасного перехода до согласованного с ГУР порта, где будет произведен полный ремонт.

**7.6.9** Если при АП в силу «форс-мажорных» обстоятельств, не зависящих от судовладельца или Регистра, судно не находится в порту (находится в море) или находится в порту, где возникла непредвиденная невозможность посещения судна инспектором Регистра для проведения освидетельствования, то в таком случае, при наличии обращения судовладельца, РС может предоставить возможность судно проследовать с действующим классом непосредственно в ближайший согласованный порт захода, в котором судно будет предъявлено к освидетельствованию в связи с АП (см. 4.2.7.2). Решение ГУР о предоставлении такой возможности может быть принято на основании анализа полученной документированной информации, которая может включать в себя (но может не ограничиваться этим) - разрешение МА государства флага на продолжения рейса, расчет остойчивости в поврежденном состоянии, расчет остаточной конструктивной прочности, подтверждающий безопасную эксплуатацию судна, выполненная судовладельцем или представителем судовладельца, или Компанией, ответственной за управление безопасностью, оценка рисков предстоящего рейса в соответствии с установленными процедурами по управлению безопасностью (методики идентификации риска и анализа последствий в соответствии с ИСО 31010 или национальными стандартами, Рекомендацией МАКО №127, смотря, что применимо), подтверждение выполнения выставленных требований портовых властей, акт водолазного осмотра, декларация капитана о возможности безопасной эксплуатации судна до согласованного порта и т.д., который позволит не приостанавливать или восстановить после автоматической приостановки (см. 4.1.3.4) класс судна. При этом могут быть наложены эксплуатационные ограничения.

## **7.7 ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ В СВЯЗИ С АВАРИЙНЫМ ПРОИСШЕСТВИЕМ**

**7.7.1** Подразделение РС, проводящее освидетельствование судна в связи с АП, должно выставить требования, выполнение которых обеспечит соответствие объектов технического наблюдения судна применимым требованиям правил РС.

**7.7.2** Результаты освидетельствования в связи с АП оформляются:

.1 в случае, если освидетельствованием установлено, что АП является аварийным случаем, то результаты освидетельствования оформляются Актом внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32), который составляется во всех АС, независимо от характеристики АС, включая взрывы и пожары. Если на момент внеочередного освидетельствования ремонтные работы не начаты или не завершены, копия оформленного аварийного акта (п.7 аварийного акта остается незаполненным см. 7.7.5) незамедлительно направляется в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и в ГУР. Требования акта выставляются с указанием срока / даты выполнения. Аварийный акт должен сопровождаться фотографиями и документами (схемами, копиями страниц судового и машинного журналов, судовыми техническими актами, результатами анализа масла, сертификатами объектов технического наблюдения, актами дефектации, лабораторными заключениями о прочностных характеристиках материалов и/или причинах разрушений и т. п.), позволяющих провести анализ АС. Если при оформлении Акта использовалась информация, которую инспектор получил от администрации судна, ссылка на источник обязательна.

.2 В случае, если освидетельствованием установлено, что АП является инцидентом, результаты освидетельствования оформляются актом (форма 6.3.10), в котором необходимо указать возможную причину инцидента, объем ремонта, а также срок выполнения требования(й). Класс судна не приостанавливается (или восстанавливается после автоматической приостановки, см. 4.1.3.4).

.3 Взрывы локального характера, такие как взрывы в топках котлов, картерах двигателей, танках (если они не повлекли за собой пожара), рассматриваются как АС с котлами, главными/вспомогательными механизмами, с корпусом и судовыми конструкциями и т.п.

7.7.3 Все материалы по АП обрабатываются как материалы первоочередной важности и срочности.

7.7.4 При вовлечении в АП нескольких судов (навал, столкновение и т. п.) Акты оформляются на каждое судно.

7.7.5 Выполнение (частичное или полное) требований Аварийного акта оформляется Актом освидетельствования судна (форма 6.3.10), при этом в судовом экземпляре Аварийного акта (форма 6.3.32) делается отметка со ссылкой на акт (форма 6.3.10). Акты освидетельствований судна с информацией о выполнении выставленных требований Аварийного акта должны оперативно направляться в ГУР.

## **7.8 УЧАСТИЕ РС В КОМИССИЯХ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АС**

7.8.1 Представители РС могут привлекаться к участию в комиссиях по расследованию АС с судами, проводимых органом МА государства флага и/или национальной Администрацией, в территориальных или внутренних водах которой произошел АС. Общий порядок расследования и классификации АС определяется нормативными документами МА государства флага и судовладельца. Решение об участии специалистов РС в комиссиях принимается ГУР.

7.8.2 При запросе МА государства флага, проводящей расследование аварийного случая, документы РС предоставляются ГУР.

**Российский морской регистр судоходства**

*Редакционная коллегия*

*Российского морского регистра судоходства*

**Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации**

Ответственный за выпуск *А.В. Зухарь*

Главный редактор *М.Р. Маркушина*

Редактор *С.А. Кротт*

Компьютерная верстка *С.С. Лазарева*

Подписано в печать 30.12.15. Формат 60 × 84/8. Гарнитура Тайме.  
Усл.-печл.: 29,3. Уч.-издл.: 28,7. Тираж 140 экз. Заказ № 2015-12

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»  
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая наб., 8  
[www.rs-class.org/ru/](http://www.rs-class.org/ru/)