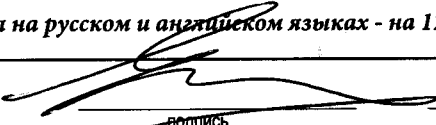


**РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
Санкт-Петербург**



Циркулярное письмо

№ 007-2.2-463ц от 11.03.2010

КАСАТЕЛЬНО: <i>Корректировка Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей), 2010г.</i>	Ввод в действие	<i>с момента получения письма</i>	
	Срок действия до		Срок действия продлен до
	Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо		
ОБЪЕКТ НАБЛЮДЕНИЯ: <i>Суда в постройке и в эксплуатации</i>	№ _____ от _____		
	Количество страниц	1 + 12	
Приложения: <i>Текст изменений Правил на русском и английском языках - на 12 листах.</i>			
Зам. генерального директора	 подпись	В.И. Евенко Ф.И.О.	
Вносит изменения в <i>Правила РС</i>	Название НД и № <i>Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей), 2010г. (№ 2-020101-059)</i>		
<p><i>Настоящим циркулярным письмом в текст Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей), 2010г., вводятся изменения, учитывающие отдельные положения Директивы Европейского Парламента и Совета 2006/87/ЕС, ранее не учтенные в данных Правилах, а также Директивы 2008/126/ЕС и Директивы 2009/46/ЕС, исправляющих/дополняющих Директиву 2006/87/ЕС.</i></p> <p><i>Текст изменений Правил прилагается.</i></p>			
Необходимо выполнить следующее:			
<p><i>С момента получения настоящего циркулярного письма прилагаемые изменения Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей), 2010г., следует учитывать в практической деятельности: при рассмотрении и одобрении технической документации на суда, при освидетельствованиях судов в постройке и в эксплуатации.</i></p>			
Исполнитель: _____ Ф.И.О.	Пискорский В.Ф.	007 отд.	(812) 312-24-28 тел.

Изменения и дополнения Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей) (2010г.) в соответствии с положениями Директивы Европейского Парламента и Совета 2006/87/ЕС, а также Директивы 2008/126/ЕС и Директивы 2009/46/ЕС, исправляющих/дополняющих Директиву 2006/87/ЕС

Часть III. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

1.2 Определения и пояснения

1.2.5 Рулевое устройство и привод

- 1) Определение «Гидравлический привод с ручным управлением» заменяется следующим:
«Гидравлический привод с ручным управлением – гидравлическая передача, управляемая вручную».
- 2) Пояснения к определению «Источник энергии» в конце предложения дополняются словами «и рулевой машине».
- 3) Определение «Силовой агрегат рулевого привода» исключается.
- 4) Определение «Система управления рулевым приводом» заменяется следующим:
«Система управления рулевым приводом – механические и электрические компоненты, необходимые для работы механического рулевого привода».
- 5) Определения «Главный рулевой привод» и «Вспомогательный рулевой привод» исключаются.
- 6) Глава дополняется определением «Привод» в редакции:
«Привод – движущий механизм рулевой машины, расположенный между источником энергии и рулевой машиной».

2.1 Общие положения

2.1.1 В третьем абзаце вместо «+40⁰ С» записывается «+50⁰ С».

3.1 Общие положения

Глава дополняется пунктом **3.1.16** следующего содержания:

«**3.1.16** Носовая часть судна должна быть сконструирована таким образом, чтобы якоря ни полностью, ни частично не выступали за бортовую обшивку.»

2.9 Приводы рулевых машин

Пункты **2.9.8 - 2.9.10** заменяются текстом следующего содержания:

«**2.9.8** Если рулевое устройство оборудовано механическим приводом, то в случае повреждения или отказа в работе устройства управления рулевой машиной должна быть обеспечена возможность приведения в действие в течение 5 секунд вспомогательного независимого привода или включения ручного привода.

2.9.9 Если вспомогательный привод или ручной привод не приводятся в действие автоматически, должна быть предусмотрена возможность немедленного осуществления этого действия посредством одной простой и быстрой операции рулевого.

2.9.10 Независимо от положения пера руля, при автоматическом переключении на ручное управление не должно происходить самопроизвольного обратного вращения штурвала.»

3.2 Снабжение судов якорями, якорными цепями и тросами

3.2.1 Якоря пассажирских и грузовых самоходных судов.

Из названия исключается слово «самоходных».

3.2.1.1 Заменяется текстом следующего содержания:

«3.2.1.1 Суда, предназначенные для перевозки грузов, за исключением судовых лихтеров длиной не более 40 м, должны быть оснащаться носовыми якорями, общая масса которых M_A , кг, должна рассчитываться по формуле:

$$M_A = kBT, \quad (3.2.1.1-1)$$

где k – коэффициент, учитывающий взаимосвязь длины и ширины судна, а также его тип;

$$k = c \sqrt{(L/8B)} \quad (3.2.1.1-2)$$

c – эмпирический коэффициент;

L – наибольшая длина судна, м;

B – наибольшая ширина судна, м;

T – максимально допустимая осадка, м.

Величина эмпирического коэффициента c определяется по табл. 3.2.1.1.

Таблица 3.2.1.1

Грузоподъемность судна, т	Коэффициент c
до 400 включительно	45
от 400 до 650 включительно	55
от 650 до 1000 включительно	65
более 1000	70

При этом для лихтеров $k = c$

Для судов, дедвейт которых не превышает 400т и которые спроектированы и предназначены только для использования на определенных коротких маршрутах, по согласованию с Регистром массу носовых якорей допускается принять равной 2/3 требуемой массы M_A .

Пассажирские суда и суда, не предназначенные для перевозки, за исключением буксиров-толкачей, должны быть оборудованы носовыми якорями, общая масса которых в кг должна определяться согласно формулам (3.2.1.1-1), (3.2.1.1-2) и табл. 3.2.1.1, при этом вместо грузоподъемности необходимо применять водоизмещение судна в м³.»

3.2.1.2 В первом абзаце слова «диаметральной плоскости» заменяются словами «средней части».

Второй абзац исключается.

3.2.1.3 Заменяется тестом следующего содержания:

«3.2.1.3 Суда, предназначенные для толкания жесткосчаленных составов длиной не более 86м, должны быть оборудованы кормовыми якорями общей массой, равной 25% массы M_A , рассчитанной согласно 3.2.1.1 для формирования, рассматриваемых как навигационная единица.

Суда, предназначенные толкать вниз по течению жесткосчаленные составы длиной более 86 м, должны быть оборудованы кормовыми якорями общей массой, равной 50% массы M_A , рассчитанной согласно 3.2.1.1 для формирования, рассматриваемых как навигационная единица.»

3.2.1.4 Слова «пассажирские и самоходные грузовые» исключаются и пункт начинается со слова «Суда».

Второй абзац пункта заменяется текстом следующего содержания:

«Кормовые якоря не требуются:

- на судах, для которых вычисленная масса кормового якоря составляет менее 150 кг; для судов, дедейт которых не превышает 400 т и которые спроектированы и предназначены только для использования на определенных коротких маршрутах, должна приниматься во внимание уменьшенная масса носовых якорей;
- на лихтерах.»

3.2.1.5 Начало первого абзаца заменяется следующим текстом:

«**3.2.1.5** Для судов, предназначенных для толкания, и судов максимальной длиной более 86 м» и далее по тексту.

Глава дополняется пунктом **3.2.1.6** следующего содержания:

«**3.2.1.6** При применении якорей повышенной держащей силы согласно 3.1.8 масса якорей, рассчитанных согласно 3.2.1.1 - 3.2.1.3 и 3.2.1.5, может быть уменьшена на 25%.»

3.2.2 Якоря других судов

3.2.2.1 Первый абзац заменяется текстом следующего содержания:

«Якорное снабжение толкачей и буксиров-толкачей, а также судовых лихтеров длиной 40 м и менее должно выбираться согласно табл. 3.2.2.1 в зависимости от характеристики снабжения N_A, m^2 , определяемой по формуле».

3.2.2.2 В начале первого абзаца слова «Для несамоходных судов» заменяются словами «Для судовых лихтеров».

3.2.2.2.1 и **3.2.2.2.2** Вместо слова «барж» записывается «судовых лихтеров».

3.2.2.3 Пункт исключается.

3.2.2.5.1 Слова «для самоходных и несамоходных судов» заменяются словами «для судовых лихтеров».

3.2.2.6 «40%» заменяется на «45%».

10.3 Выходы, проходы и трапы

10.3.7 Пункт дополняется текстом следующего содержания:

«Места прохода, предназначенные для использования лицами с ограниченной способностью для перемещения, должны иметь ширину в свету 1,3 м и не иметь дверных выступов и порогов высотой более 0,0025м. Выгородки в местах прохода, предназначенных для использования лицами с ограниченной способностью к передвижению, должны быть оборудованы поручнями, расположенными на высоте 0,9 м от палубы.»

10.4 Двери

10.4.2 Дополняется подпунктом **10.4.2.5** следующего содержания:

«**5** двери пассажирских помещений – наружу или раздвигаться».

Глава дополняется пунктом **10.4.6** следующего содержания:

«**10.4.6** Для дверей, предназначенных для использования лицами с ограниченной способностью к передвижению, в направлении открывания двери должно быть предусмотрено расстояние не менее 0,6 м между внутренней кромкой дверной коробки со стороны замка и прилегающей выгородкой, перпендикулярной ей.»

Часть VI. МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

2.1.1 Заменяется следующим текстом:

«**2.1.1** Мощность главных механизмов должна обеспечивать скорость судна в грузу (или судна-толкача с груженым составом) не менее 13 км/ч с учетом требований Административной инструкции №1 Директивы 2008/126/ЕС, дополняющей Директиву 2006/87/ЕС.»

2.1.2 Первое предложение заменяется следующим текстом:

«**2.1.2** Механическая установка судна должна обеспечивать возможность работы на задний ход для необходимой маневренности судна (состава) при всех нормальных режимах эксплуатации, включая требования Административной инструкции №2 Директивы 2008/126/ЕС, дополняющей Директиву 2006/87/ЕС.»

Часть VII. СИСТЕМЫ И ТРУБОПРОВОДЫ

Дополняется пунктом 5.1.7 следующего содержания:

«**5.1.7** Если рабочая система трубопроводов не имеет открытого выхода в отсек, то в случае повреждения данного отсека трубопровод будет считаться неповрежденным, если он проложен в безопасной зоне на высоте не менее 0,50 м от днища судна.»

Дополняется пунктами 11.1.9 и 11.1.10 следующего содержания:

«**11.1.9** Вентиляционные каналы должны быть оснащены закрывающимися отверстиями для осмотра и очистки. Эти отверстия должны быть расположены поблизости от противопожарных заслонок.

11.1.10 Посты управления, лестничные шахты и внутренние пути эвакуации должны быть оборудованы системами естественной или принудительной вытяжки дыма. Системы вытяжки дыма должны отвечать следующим требованиям:

- .1 они должны обладать достаточной пропускной способностью и надежностью;
- .2 они должны соответствовать рабочим условиям для пассажирских судов;
- .3 если системы вытяжки дыма используются также в качестве вентиляторов общего назначения для помещений, это не должно препятствовать выполнению ими функции систем вытяжки дыма в случае пожара;
- .4 системы вытяжки дыма должны быть снабжены пусковым устройством, управляемым вручную;
- .5 для принудительных систем вытяжки дыма должна быть дополнительно предусмотрена возможность управления ими с поста, где постоянно находится персонал судна или члены экипажа;
- .6 системы естественной вытяжки дыма должны быть оборудованы механизмом открытия, управляемым вручную или от источника энергии, являющегося элементом этой системы;
- .7 к пусковым устройствам и механизмам открытия с ручным приводом должен быть обеспечен доступ изнутри или извне защищаемого помещения.»

Часть IX. ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

19.1.3.1.1 Текст «проходов, трапов жилых и служебных помещений и выходов на открытую палубу, а также кабин пассажирских лифтов;» заменяется следующим текстом:

«проходов, трапов жилых и служебных помещений и выходов на открытую палубу, других помещений, предназначенных для лиц с ограниченной способностью к передвижению, а также кабин пассажирских лифтов;»

Часть XI. РАДИООБОРУДОВАНИЕ

3.4.6 Пункт в конце после слов «якорно-швартовными устройствами» дополняется следующим текстом:

«, а также на пассажирских судах в местах сбора и эвакуации пассажиров, соответствующих требованиям раздела 8 части III «Устройство, оборудование и снабжение», при условии, что в этих местах отсутствует альтернативная прямая переговорная связь с помещением ходового мостика.»

Часть XIII. СРЕДСТВА ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

2.7.2.1. В первом предложении, словосочетание «... фланцы со стандартными размерами в соответствии с рис. 2.7.2.1, либо ...» исключается.

Второе и третье предложения заменяются следующим текстом:

«В обоснованных случаях, по согласованию с Регистром, трубопровод может быть выведен в одном удобном для присоединения шланга месте, обеспечивающем выдачу на оба борта.»

Рис. 2.7.2.1 с текстом удаляется.

3.4.1. В первом предложении название указанного стандарта «EN 1305:1996» заменяется на «EN 1306:1996». После первого предложения вводится текст:

«Сливные соединения пассажирских судов должны быть оборудованы такими быстроразъемными соединениями.»

Существующие второе и третье предложения заменяются следующим текстом:

«В обоснованных случаях, по согласованию с Регистром, трубопровод может быть выведен в одном удобном для присоединения шланга месте, обеспечивающем выдачу на оба борта. Должна быть обеспечена возможность беспрепятственного прохода через судно выдаваемых сточных и хозяйственно-бытовых вод с других судов.»

6.2.1. Вводятся определения:

«Семейство двигателей – означает совокупность двигателей, определенных изготовителем и утвержденных компетентным органом, которые по своей конструкции должны иметь аналогичные характеристики, касающиеся уровня выбросов выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц, и удовлетворять требованиям настоящей части.»

«Типовое одобрение - означает процедуру, как определено в статье 2 Директивы 97/68/ЕС с изменениями, посредством которой Администрацией удостоверяется, что тип двигателя или семейство двигателей удовлетворяет применимым техническим требованиям к уровню выбросов из двигателей.»

«Заменяющий двигатель - находившийся в эксплуатации и прошедший капитальный ремонт двигатель, предназначенный для замены существующего двигателя, принадлежащий к тому же типу (однорядный, V-образный двигатель), имеющий то же количество цилиндров, что и подлежащий замене двигатель, номинальная мощность и число оборотов которого не отличаются более чем на 10% от номинальной мощности и числа оборотов двигателя, подлежащего замене.»

«Вспомогательный двигатель – дизельный двигатель, применяемый для целей иных, чем двигатель в составе пропульсивной установки судна.»

6.2.1. Название и определение «Журнал регистрации параметров двигателя» заменяется следующим текстом:

«Протокол параметров двигателя – документ, форма которого приведена в Приложении V к Директиве 2009/46/ЕС, для записи всех конструктивных изменений, параметров, регулировок и компонентов, влияющих на уровень выбросов из двигателя.»

Вводится пункт **6.3.5** следующего содержания:

«**6.3.5** Двигатели, указанные в 6.3.1, должны иметь Свидетельства о типовом одобрении, выданные по результатам первичного освидетельствования в соответствии с Директивой 97/68/ЕС, или Свидетельства, признанные эквивалентными, выданные в соответствии с параграфом 2 Приложения XII к указанной Директиве. Копии Свидетельств должны храниться постоянно на борту судна.»

Вводится пункт **6.3.6** следующего содержания:

«**6.3.6** Применение двигателей, имеющих типовое одобрение, на судне должно производиться в соответствии с Административной инструкцией №23, приведенной в Приложении II к Директиве 2009/46/ЕС.»

Существующему пункту **6.3.5** присваивается номер **6.3.7**.

Вводится пункт **6.3.8** следующего содержания:

«**6.3.8** В случае двигателей с системами очистки выхлопных газов, эти системы должны быть проверены согласно инструкций в Техническом файле выбросов двигателя, что подтверждается при освидетельствованиях в 6.3.7.»

Существующему пункту **6.3.6** присваивается номер **6.3.9**.

Существующему пункту **6.3.7** присваивается номер **6.3.10**. Текст заменяется следующим:
«**6.3.10** После каждого изменения в двигателе, если такие изменения могут повлиять на выбросы, за исключением допускаемых регулировок и замены компонентов, указанных изготовителем в одобренном Техническом файле выбросов двигателя, должны быть проведены специальные испытания, подтверждающие, что, несмотря на изменения, уровень выбросов удовлетворяет требованиям настоящей главы.»

**Amendments and additions to Rules for the Classification and Construction of Inland
Navigation Ships (for European Inland Waterways) (2010)**
**In compliance with Directive of the European Parliament and of the Council 2006/87/EC, as
well as Directive 2008/126/EC and Directive 2009/46/EC amending/supplementing Directive
2006/87/EC**

Part III. EQUIPMENT, ARRANGEMENTS AND OUTFIT

1.2 Definitions and explanations

1.2.5 Rudder and steering gear

1) Definition ‘Hand-operated hydraulic steering gear’ has been replaced by:

‘Manually-operated hydraulic drive: a manual control actuating a hydraulic transmission’.

2) Explanation to definition ‘Power source’ in the end of the sentence has been supplemented by the words ‘and the steering gear’.

3) Definition ‘Steering gear power unit’ has been deleted.

4) Definition ‘Steering gear control system’ has been replaced by:

‘Steering control’: the component parts of and circuitry for the operation of a power-driven steering control’.

5) Definitions ‘Main steering gear’ and ‘Auxiliary steering gear’ have been deleted.

6) The Chapter has been supplemented by definition ‘Drive unit’ reading as follows:

‘Drive unit’: the steering gear drive, between the power source and the steering gear’. **2.1 General**

2.1.1 In the third paragraph ‘+40⁰ C’ has been replaced by ‘+50⁰ C’.

3.1 General

The Chapter has been supplemented by **3.1.16** reading as follows:

‘**3.1.16** The foresections of ships shall be built in such a way that the anchors neither wholly nor partly protrude beyond the side plating.’

2.9 Steering gear

The text of **2.9.8** to **2.9.10** has been amended to read:

‘**2.9.8** If the steering gear has a powered drive unit, it shall be possible to bring a second independent drive unit, or manual drive, into use within five seconds if the steering gear drive unit fails or malfunctions.

2.9.9 If the second drive unit or manual drive is not placed in service automatically, it shall be possible to do so immediately by means of a single operation by helmsman that is both simple and quick.

2.9.10 Regardless of rudder position, a kick-back of the wheel shall be prevented when the manual drive is engaged automatically.’

3.2 Supply of ships with anchors, anchor chains and cables

3.2.1 Anchors of passenger and self-propelled cargo ships.

The word ‘self-propelled’ has been deleted from the title.

3.2.1.1 has been amended to read:

‘**3.2.1.1** Ships intended for the carriage of goods, apart from ship-borne lighters whose length L does not exceed 40m, shall be equipped with bow anchors whose total mass M_A in kg, is obtained using the following formula

$$M_A = kBT \text{ (kg)} \quad (3.2.1.1-1)$$

where

k is a coefficient that takes account of the relationship between length L and beam B , and of the type of ship;

$$k = c \sqrt{(L/8B)} \quad (3.2.1.1-2)$$

c is an empirical coefficient;

L is a maximum length of the ship, in m;

B is a maximum beam of the ship, in m;

T is a maximum allowable draught, in m.

The value of empirical coefficient c is determined according to Table 3.2.1.1.

Table 3.2.1.1

Dead-weight tonnage in t	Coefficient c
up to 400 inclusive	45
from 400 to 650 inclusive	55
from 650 to 1000 inclusive	65
more than 1000	70

For lighters, however, $k = c$ will be taken

On ships whose dead-weight tonnage is not greater than 400 t and which, owing to their design and intended purpose, are used only on predetermined short-haul sections, the Register may accept that only two-thirds of total mass M_A is required for the bow anchors.

Passenger ships and ships not intended for the carriage of goods, apart from pushers, shall be fitted with bow anchors whose total mass M_A , in kg, is obtained using the formulas (3.2.1.1-1), (3.2.1.1-2) and Table 3.2.1.1, using the displacement, in m^3 , instead of the deadweight tonnage'

3.2.1.2 In the first paragraph the words 'in the centerline of the ship' have been replaced by the word 'amidships'.

The second paragraph has been deleted.

3.2.1.3 has been amended to read:

3.2.1.3 Ships intended to propel rigid convoys which do not exceed 86 m in length shall be equipped with stern anchors whose total mass is equal to 25 per cent of maximum mass M_A calculated in accordance with paragraph 3.2.1.1 for the formations considered to be a nautical unit.

Ships intended to propel rigid convoys which exceed 86 m in length downstream shall be equipped with stern anchors whose total mass is equal to 50 per cent of the maximum mass M_A calculated in accordance with paragraph 3.2.1.1 for the formations considered to be a nautical unit.'

3.2.1.4 The words 'passenger and self-propelled cargo' have been deleted and the paragraph begins with the word 'Ships'.

The second paragraph has been amended to read:

'Stern anchors are not required for:

- ships for which the stern anchor mass will be less than 150 kg; in the case of ships whose dead-weight tonnage is not greater than 400 t and which, owing to their design and intended purpose, are used only on predetermined short-haul sections, the reduced mass of the bow anchors shall be taken into account;
- lighters.'

3.2.1.5 The beginning of the second paragraph has been amended to read:

3.2.1.5 For pushers and ships whose maximum length exceeds 86m', the rest remaining as it stands.

The Chapter has been supplemented by **3.2.1.6** reading as follows:

‘**3.2.1.6** Where high holding power anchors referred to in 3.1.8 are applied, the anchor masses established in accordance with 3.2.1.1 to 3.2.1.3 and 3.2.1.5 may be reduced by 25 per cent.’

3.2.2 Anchors of other ships

3.2.2.1 The first paragraph has been amended to read:

‘Anchor equipment of pushers and tugs as well as of ship-borne lighters whose length does not exceed 40m, shall be chosen in accordance with Table 3.2.2.1 based on the Equipment Number N_A , m^2 , determined by the formula.’

3.2.2.2 In the beginning of the first paragraph the words ‘For non-self-propelled ships’ have been replaced by the words ‘For ship-borne lighters’.

3.2.2.2.1 and **3.2.2.2.2** The word ‘barges’ has been replaced by the words ‘ship-borne lighters’.

3.2.2.3 has been deleted.

3.2.2.5.1 The words ‘for self-propelled and non-self-propelled ships’ have been replaced by the words ‘for ship-borne lighters’.

3.2.2.6 ‘40 per cent’ has been replaced by ‘45per cent’.

10.3 Exits, passageways and stairways

10.3.7 has been supplemented by the text reading as follows:

‘Passageways intended for use by persons with reduced mobility shall have a clear width of 1,30 m and be free of doorsteps and sills more than 0,025 m high. Walls in passageways intended for use by persons with reduced mobility shall be equipped with handrails at a height of 0,90 m above the floor.’

10.4 Doors

10.4.2 has been supplemented by sub-paragraph **10.4.2.5** reading as follows:

‘.5 doors of passenger rooms shall be capable of opening outwards or be constructed as sliding doors’.

The Chapter has been supplemented by **10.4.6** reading as follows:

‘**10.4.6** For doors intended for use by persons with reduced mobility, there shall be from the direction from which the door opens, a minimum clearance of 0,60 m between the inner edge of the doorframe on the lock side and an adjacent perpendicular wall.’

Part VI. MACHINERY INSTALLATIONS

2.1.1 has been replaced by the following text:

«**2.1.1** Power of the main machinery is to provide the speed of the ship under loaded condition (or of a pusher tug with towing train) of at least 13 km per hour considering the requirements of Administrative instruction №1 Directive 2008/126/EC amending Directive 2006/87/EC »

2.1.2 The first sentence has been replaced by the following text:

«**2.1.2** The machinery installation is to provide sufficient astern manoeuvring of the ship (towing train) under all normal service conditions including requirements Administrative instruction №2 Directive 2008/126/EC amending Directive 2006/87/EC.»

Part VII. SYSTEMS AND PIPING

Has been added with paragraph 5.1.7 reading as follows:

«**5.1.7** Where a system has no open outlet in a compartment, the pipeline shall be regarded as intact in the event of this compartment being damaged, if it runs within the safe area and is more than 0,50 m from the bottom of the ship.»

Has been added with paragraphs 11.1.9 and 11.1.10 reading as follows:

«11.1.9 Air extraction ducts shall be provided with lockable openings for inspection and cleaning. These openings shall be located close to the fire dampers.

11.1.10 Control centres, stairwells and internal evacuation areas shall be fitted with natural or mechanical smoke extraction systems. Smoke extraction systems shall satisfy the following requirements:

- .1 they shall offer sufficient capacity and reliability;
- .2 they shall comply with the operating conditions for passenger ships;
- .3 if smoke extraction systems also serve as general ventilators for the rooms, this shall not hinder their function as smoke extraction systems in the event of a fire;
- .4 smoke extraction systems shall have a manually operated triggering device;
- .5 mechanical smoke extraction systems shall additionally be such that they can be operated from a location permanently manned by shipboard personnel or crew members;
- .6 natural smoke extraction systems shall be fitted with an opening mechanism, operated either manually or by a power source inside the extraction system;
- .7 manually operated triggering devices and opening mechanisms shall be accessible from inside or outside the room being protected.»

Part IX. ELECTRICAL EQUIPMENT

19.1.3.1.1 «passageways, stairways of accommodation and service spaces, and exits to the open deck, as well as of passenger lift cars;» has been replaced by the following text:

« passageways, stairways of accommodation and service spaces, and exits to the open deck, other areas intended for use by persons with reduced mobility as well as of passenger lift cars;»

PART XI. RADIOEQUIPMENT

3.4.6 The following text is added after the words «anchor and mooring arrangements»:

« as well as on all passenger ships in the access and evacuation areas for passengers corresponding with the requirements of section 8, Part III “Equipment , Arrangements and Outfit” where there is no alternative direct communication from the wheelhouse.»

Part XIII. MEANS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS

2.7.2.1. In the first sentence the following phrase is deleted «... flanges of standard dimensions in accordance with Fig. 2.7.2.1 or ...».

The second and third sentence have been replaced by the following text:

«Upon the Register approval in justified cases the pipeline may have an outlet in one place convenient for connection enabling discharge to both sides ».

Fig. 2.7.2.1 with text is deleted.

3.4.1. Name of standard «EN 1305:1996» is replaced by «EN 1306:1996» in the first sentence. The following text is introduced after the first sentence:

« Discharge manifolds are to be fitted with such quick-release type connections ».

Existing second and third sentence have been replaced by the following text:

«Upon the Register approval in justified cases the pipeline may have an outlet in one place convenient for connection enabling discharge to both sides. It shall be possible to pass sewage and domestic waste water from other ships through».

6.2.1. The following definitions are introduced:

« Engine family” means a manufacturer’s grouping of engines which through their design, are expected to have similar exhaust emission characteristics of gaseous and particulate pollutants as required in the present part ».

« “Type-approval” means the procedure as defined in Article 2, second indent of Directive 97/68/EC, as amended, whereby an Administration certifies that an engine type or an engine family with regard to the level of emission of gaseous and particulate pollutants by the engine(s) satisfies the relevant technical requirements».

« “Exchange engine” means a used, overhauled engine which is intended to replace a currently operational engine and which is of the same design (in-line engine, V-engine) as the engine to be replaced, which has the same number of cylinders and whose power output and speed do not differ by more than 10 % from the power output and speed of the engine to be replaced».

«“Auxiliary engine” means a diesel engine for use in applications other than the propulsion of a craft».

6.2.1. The name and definition « Engine parameter protocol » has been replaced by the following text:

«“Engine parameter protocol” means the document pursuant to Appendix V, Directive 2009/46/EC in which all the parameters, together with changes, and including components and engine settings which affect the level of emission of gaseous and particulate pollutants from the engine are duly recorded»

A new paragraph **6.3.5** reading as follows is introduced:

«**6.3.5** Engines listed in 6.3.1 are to hold Type approval certificates issued upon results of the initial survey pursuant to Directive 97/68/EC or type approval certificates which, pursuant to paragraph 2, Appendix XII Directive 97/68/EC are recognised as equivalent. Copies of Certificates shall be kept available on board.»

A new paragraph **6.3.6** reading as follows is introduced:

«**6.3.6** Engines holding type approval are to be used onboard pursuant to Administrative instruction No 23, Appendix II Directive 97/68/EC ».

Paragraph **6.3.5** is renumbered to **6.3.7**.

A new paragraph **6.3.8** reading as follows is introduced:

«**6.3.8** If engines are fitted with the exhaust gas cleaning system, these systems are to be checked pursuant to the instruction in the Technical File of Marine Diesel Engine which is confirmed during surveys in 6.3.7».

Paragraph **6.3.6** is renumbered to **6.3.9**.

Paragraph **6.3.7** is renumbered to **6.3.10**. A new text is introduced: «**6.3.10** If any modifications are made in the engine that may affect emissions except permissible tuning and change of components specified by the manufacturer in the approved Technical File of Marine Diesel Engine , then special tests are to be performed to confirm that the level of emission still complies with the requirements of the present chapter despite such modifications ».