



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

**ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО**

**№ 312-16-1463ц**

от 17.11.2020

Касательно:

изменений в Правила классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей), 2017, НД № 2-020101-102

Объект(ы) наблюдения:

суда внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей) в постройке

Дата вступления в силу:  
**с момента опубликования**

Действует до: -

Действие продлено до: -

Отменяет/изменяет/дополняет циркулярное письмо №

-

от -

Количество страниц: 1 + 34

Приложения:

Приложение 1: информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом

Приложение 2: текст изменений к частям I «Классификация», II «Корпус», III «Устройства, оборудование и снабжение», IV «Остойчивость, деление на отсеки и надводный борт», V «Противопожарная защита», VIII «Механизмы», IX «Электрическое оборудование», части X «Автоматизация», XII «Навигационное оборудование», XIII «Средства по предотвращению загрязнения с судов» и XIV «Требования к судам, перевозящим опасные грузы»

Генеральный директор

К.Г. Пальников

Текст ЦП:

Настоящим информируем, что в Правила классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних водных путей) вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Довести содержание настоящего циркулярного письма до сведения инспекторского состава подразделений РС, заинтересованных организаций и лиц в регионе деятельности подразделений РС.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при рассмотрении и одобрении технической документации на суда, контракт на постройку или переоборудование которых был заключен 17.11.2020 или после этой даты, при отсутствии контракта – на суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 17.11.2020 или после этой даты, а также при рассмотрении и одобрении технической документации на суда со сроком поставки 17.11.2020 или после этой даты.

Перечень измененных и/или дополненных пунктов/глав/разделов:

Часть I: пункты 1.1.2, 1.1.4, 1.2.3.4 – 1.2.3.14, 1.2.4, 1.3.5, 2.1.4, 2.1.6, 2.1.6.3 – 2.1.6.5, 2.1.7 – 2.1.9, 2.2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 4.1.13.1 – 4.1.13.4, 4.1.14 и приложение

Часть II: пункты 2.7.1.2, 2.7.1.3, 2.7.1.6, 2.7.1.7, 2.7.1.9 и 2.7.1.10

Часть III: пункты 1.1.1, 2.1.1 и 2.1.3

Часть IV: название главы 1.3, пункт 1.3.2, глава 1.4, пункты 1.5.6 и 1.5.7, название главы 2.2, формула (2.1.1), название главы 2.3, пункты 2.4.1, 3.1.1 – 3.1.5, формула (3.1.8), пункт 3.1.9, формула (3.1.10), пункты 3.1.12 – 3.1.15, 3.3.1 – 3.3.10, 3.4.1 – 3.4.6, 3.10.1, 3.10.3 и 3.10.4

Часть V: пункты 2.6.1, 2.6.13, 2.6.17, 2.6.18 и 4.5.28

Часть VIII: пункт 1.2.3.1

Части IX – XII: полностью

Часть XIII: пункты 1.3.2, 1.3.3, 2.1.1, 2.2.1.2, 2.2.1.3, 2.2.1.6, 2.2.1.7, 2.2.3, 2.7.2.1, 2.7.2.4, 3.3.3, 3.3.7, 3.4.1, 3.4.5, 3.4.6, 3.5.2, 3.5.4, 4.3.2.6, 4.3.2.7, 4.3.4.1, 6.2.1, 6.3.1 – 6.3.10, 6.4.3.1, 6.5.1 и 6.5.4

Часть XIV: 1.2.1 и 1.3.4 – 1.3.6

Исполнитель: Баскакова Е.В.

312

+7 812 605 05 17

Система «Тезис» № 20-208000

**Информация об изменениях, внесенных циркулярным письмом  
(для включения в Перечень изменений к соответствующему Изданию РС)**

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
1	Часть I, пункт 1.1.2	Введены определения «Историческое судно» и «Точная копия исторического судна»	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
2	Часть I, пункт 1.1.4	Введены определения «Директива (ЕС) 2016/1629» и «Стандарт ES-TRIN». Внесено изменение в определения «Признанное классификационное общество» и «Судовое свидетельство»	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
3	Часть I, пункты 1.2.3.4 и 1.2.3.5	Внесены изменения в пункты 1.2.3.4 и 1.2.3.5 в соответствии с положениями стандарта ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
4	Часть I, пункты 1.2.3.6 □ 1.2.3.11	Введены новые пункты 1.2.3.6 □ 1.2.3.11 в соответствии с положениями стандарта ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
5	Часть I, пункты 1.2.4	Внесены изменения в ссылки на нормативные документы в соответствии с Директивой (ЕС) 2016/1629	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
6	Часть I, пункт 1.3.5	Введен новый пункт с требованием учета области распространения Директивы (ЕС) 2016/1629 в применимых случаях	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
7	Часть I, пункт 2.1.4	Внесены дополнения в отношении присвоения или возобновления класса судам в зависимости от их типа	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
8	Часть I, пункт 2.1.6	Уточнена формулировка текста	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
9	Часть I, пункты 2.1.6.3 □ 2.1.6.5	Уточнена формулировка текста в соответствие с Правилами классификации и постройки морских судов	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
10	Часть I, пункт 2.1.7	Введен новый пункт касательно дополнительной возможности приостановки действия класса и классификационного свидетельства по аналогии с Правилами классификации и постройки морских судов. Нумерация последующих пунктов заменена соответственно	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
11	Часть I, существующий пункт 2.1.7 (новый 2.1.8)	Пункт приведен в соответствие с аналогичным пунктом части I «Классификация» Правил классификации и постройки морских судов	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
12	Часть I, существующие пункты 2.1.8 и 2.1.9 (новый 2.1.9)	Внесены изменения в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
13	Часть I, пункт 2.2.5.1	Изменены ссылки на нормативные документы в соответствии с Директивой (ЕС) 2016/1629	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
14	Часть I, пункты 2.5.2 и 2.5.3	Изменены ссылки на нормативные документы в соответствии с Директивой (ЕС) 2016/1629	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
15	Часть I, пункт 4.1.13.1	Введена ссылка на стандарт ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
16	Часть I, пункт 4.1.13.2	Пункт 4.1.13.2 исключен. Нумерация существующих пунктов 4.1.13.3 и 4.1.13.4 заменена на 4.1.13.2 и 4.1.13.3 соответственно	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
17	Часть I, пункт 4.1.13.4	Введен новый пункт, касательно схемы расположения всех грузовых и отстойных танков	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
18	Часть I, пункт 4.1.14.1	Пункт исключен. Нумерация пункта 4.1.14.2 заменена на 4.1.14.1	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
19	Часть I, приложение	Перечень географического распределения внутренних водных путей на зоны заменен ссылкой на Директиву (ЕС) 2016/1629 и резолюцию ЕЭК ООН №61 с поправками	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
20	Часть II, пункт 2.7.1.2	Пункт дополнен в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
21	Часть II, пункт 2.7.1.3	Пункт дополнен в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
22	Часть II, пункт 2.7.1.6	Пункт дополнен в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
23	Часть II, пункт 2.7.1.7	Пункт дополнен в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
24	Часть II, пункт 2.7.1.9	Пункт дополнен в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
25	Часть II, пункт 2.7.1.10	Пункт дополнен в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
26	Часть III, пункт 1.1.1	Пункт дополнен ссылкой на стандарт ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
27	Часть III, пункт 2.1.1	Ссылка на Руководство по определению маневренных характеристики судов внутреннего (плавания (для Европейских внутренних водных путей) заменена ссылкой на стандарт ES-TRIN. Изменены требования к рулевому устройству в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
28	Часть III, пункт 2.1.3	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
29	Часть IV, глава 1.3	Изменено название главы	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
30	Часть IV, пункт 1.3.2	Внесены изменения в список документации, представляемой в Регистр на рассмотрение	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
31	Часть IV, пункты 1.4.1 – 1.4.6	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
32	Часть IV, пункт 1.5.6	Введена ссылка на нормативный документ РС, регламентирующий проведение опыта кренования судов	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
33	Часть IV, пункт 1.5.7	Введена ссылка на нормативный документ РС, регламентирующий проведение взвешивания судов	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
34	Часть IV, глава 2.2	Изменено название главы	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
35	Часть IV, формула (2.2.1)	Внесены уточнения в экспликацию к формуле	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
36	Часть IV, глава 2.3	Изменено название главы	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
37	Часть IV, пункт 2.4.1	Уточнено допускаемое значение исправленной начальной метацентрической высоты	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
38	Часть IV, пункт 3.1.1	Уточнены случаи загрузки судна, требуемые при проверке устойчивости пассажирских судов по критерию погоды	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
39	Часть IV, пункт 3.1.2	Уточнена величина угла крена при определении максимального плеча диаграммы статической остойчивости	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
40	Часть IV, пункт 3.1.3	Уточнена величина площади А под положительной частью диаграммы статической остойчивости	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
41	Часть IV, пункт 3.1.4	Уточнена величина исправленной начальной метацентрической высоты	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
42	Часть IV, пункт 3.1.5	Уточнена величина угла крена при действии кренящего момента от скопления пассажиров и воздействия ветра	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
43	Часть IV, формула (3.1.8)	Внесены изменения в определения параметра « $n_p$ » в экспликации к формуле	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
44	Часть IV, пункт 3.1.9	Исключены требования к площади наружных проходов, расположенных около фальшбортов или леерного ограждения, а также к площади проходов между диванами, где могут скапливаться пассажиры	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
45	Часть IV, формула (3.1.10)	Уточнено определение параметра « $\rho_w$ » в экспликации к формуле	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
46	Часть IV, пункты 3.1.12 и 3.1.13	Пункты исключены. Нумерация последующих пунктов, таблиц и ссылок на них заменены соответственно	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
47	Часть IV, существующий пункт 3.1.14.1 (новый 3.1.12.1)	Изменены методики расчета различных стадий затопления	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
48	Часть IV, существующая таблица 3.1.14.5 (новая 3.1.12.5)	Изменены требования к протяженности повреждения при 2-отсечном стандарте непотопляемости и глубине его проникновения при 1-отсечном и 2-отсечном стандартах	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
49	Часть IV, существующий пункт 3.1.14.9 (новый 3.1.12.9)	Уточнен коэффициент проницаемости для междудонных пространств, топливных, балластных танков и прочих танков	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
50	Часть IV, существующий пункт 3.1.14.10	Пункт исключен. Нумерация последующих пунктов и ссылок на них заменена соответственно	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
51	Часть IV, существующий пункт 3.1.14.12 (новый 3.1.12.11)	Уточнены критерии оценки промежуточных стадий затопления	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
52	Часть IV, существующий пункт 3.1.14.13.2 (новый 3.1.12.13.2)	Уточнена величина площади диаграммы статической остойчивости в состоянии равновесия	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
53	Часть IV, существующий рисунок 3.1.14.13.2 (новый рис. 3.1.12.13.2)	Рисунок заменен на новый в соответствии с положениями стандарта ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
54	Часть IV, существующий пункт 3.1.15.1 (новый 3.1.13.1)	Уточнены критерии, которым должно соответствовать судно после симметричного затопления	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
55	Часть IV, пункты 3.3.1 и 3.3.4	Пункты исключены. Нумерация последующих пунктов, формул, рисунков и ссылок на них заменена соответственно	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
56	Часть IV, существующая формула (3.3.5.7-2)	Уточнены ссылки на пункты правил в экспликации к формуле	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
57	Часть IV, существующая формула (3.3.5.8-1)	Внесены изменения в формулу в соответствии с положениями стандарта ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
58	Часть IV, существующая формула (3.3.5.8-2)	Внесены изменения в формулу в соответствии с положениями стандарта ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
59	Часть IV, существующий пункт 3.3.9.4 (новый 3.3.7.4)	Изменена методика расчета остойчивости поврежденного судна	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
60	Часть IV, существующий пункт 3.3.9.8 (новый 3.3.7.8)	Уточнен коэффициент проницаемости для междудонного пространства, топливных танков, балластных и прочих танков	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
61	Часть IV, существующий пункт 3.3.9.11.3 (новый 3.3.7.11.3)	Уточнено значение максимального плеча и площади диаграммы статической остойчивости. Внесен новый рисунок 3.3.7.11.3 в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
62	Часть IV, существующий пункт 3.3.9.12 (новый 3.3.7.12)	Уточнены требования к устройствам спрямления для уменьшения крена от несимметричного затопления и расчета спрямления в соответствии с резолюцией ИМО А.266(VIII)	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
63	Часть IV, пункт 3.4.1	Пункт исключен. Нумерация последующих пунктов и ссылок на них заменены соответственно	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
64	Часть IV, пункт 3.10.1	Исключено ограничение по применимости требования в зависимости от длины судна	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
65	Часть V, пункт 2.6.1	Внесены изменения в соответствии со стандартом EN ISO/IEC 17025:2005	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
66	Часть V, пункт 2.6.13	Внесены изменения, касающиеся расстояния между заделками негорючих материалов, предотвращающими тягу, в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
67	Часть V, пункты 2.6.17 и 2.6.18	Введены требования к вентиляционным системам и системам подачи воздуха, а также к системам вентиляции камбузов в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
68	Часть V, пункт 4.5.28	Уточнено допускаемое давление в баллоне	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
69	Часть VIII, пункты 1.2.3.1.1 – 1.2.3.1.11	Пункты исключены	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
70	Часть VIII, пункт 1.2.3.1	Уточнено требование о представлении документации на двигателя внутреннего сгорания	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
71	Часть IX	Часть заменена полностью в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
72	Часть X	Часть заменена полностью в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
73	Часть XI	Часть заменена полностью в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
74	Часть XII	Часть заменена полностью в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
75	Часть XIII, пункт 1.3.2	Актуализирована ссылка на требования к объему технического наблюдения при постройке судна	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
76	Часть XIII, пункт 1.3.3	Введен новый пункт в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
77	Часть XIII, пункт 2.1.1	Исключено определение «Носовой и кормовой перпендикуляры»	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
78	Часть XIII, пункт 2.2.1.2	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-EN 1305:1996	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
79	Часть XIII, пункт 2.2.1.3	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
80	Часть XIII, пункт 2.2.1.6	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
81	Часть XIII, пункт 2.2.1.7	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
82	Часть XIII, пункт 2.2.3	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
83	Часть XIII, пункт 2.7.2.1	Исключено указание на необходимость согласования с Регистром возможности вывода трубопровода в одном удобном для присоединения шланга месте, обеспечивающем выдачу на оба борта	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
84	Часть XIII, пункт 2.7.2.4	Пункт исключен	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
85	Часть XIII, пункт 3.3.3	Уточнено требование к внутренним поверхностям танков с учетом практической возможности выполнения	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
86	Часть XIII, пункт 3.3.7	Введен новый пункт о наличии устройств хранения, консервации (если необходимо) и удаления шлама из установок обработки сточных вод в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
87	Часть XIII, пункт 3.4.1	Уточнена необходимость согласования с Регистром возможности вывода трубопровода в одном удобном для присоединения шланга месте, обеспечивающем выдачу на оба борта. Удален рис. 3.4.1. Удалено требование в отношении наличия фланцев со стандартными размерами, ссылающееся на рис. 3.4.1	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
88	Часть XIII, пункт 3.4.5	Указание «по согласованию с Регистром» заменено указанием «в обоснованных случаях»	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
89	Часть XIII, пункт 3.4.6	Исключено указание «По согласованию с Регистром»	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020



№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
90	Часть XIII, пункт 3.5.2	Исключено указание «Для судов под флагом РФ». Уточнен текст сноски «1» к пункту в соответствии с главой 18 стандарта ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
91	Часть XIII, пункт 3.5.4	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
92	Часть XIII, пункт 4.3.2.6	Внесены изменения по категориям мусора	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
93	Часть XIII, пункт 4.3.2.7	Пункт исключен. Нумерация существующего пункта 4.3.2.8 и ссылок на него заменена на 4.3.2.7	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
94	Часть XIII, пункт 4.3.4.1	Уточнена ссылка на резолюции ИМО	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
95	Часть XIII, пункт 6.2.1	Уточнено определение «Судовой дизель»	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
96	Часть XIII, пункт 6.3.1	Уточнена величина номинальной мощности главных и вспомогательных дизельных двигателей	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
97	Часть XIII, пункт 6.3.2	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом и Регламента (ЕС) 2016/1628	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
98	Часть XIII, пункт 6.3.3	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом Директивы (ЕС) 2016/1629	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
99	Часть XIII, пункт 6.3.4	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом Регламента (ЕС) 2016/1628	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
100	Часть XIII, пункт 6.3.5	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом и Регламента (ЕС) 2016/1628	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
101	Часть XIII, пункт 6.3.6	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом и Регламента (ЕС) 2016/1628	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
102	Часть XIII, пункт 6.3.7	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
103	Часть XIII, пункт 6.3.8	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом стандарта ES-TRIN и Регламента (ЕС) 2016/1628	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
104	Часть XIII, пункт 6.3.9	Внесены изменения в соответствии со стандартом ES-TRIN	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
105	Часть XIII, пункт 6.3.10	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом стандарта ES-TRIN и Регламента (ЕС) 2016/1628	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
106	Часть XIII, пункт 6.4.3.1	Внесены изменения, касающиеся запрета эксплуатации с 01.01.2020 установок, содержащих гидрохлорфторуглероды	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
107	Часть XIII, пункт 6.5.1	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом Директивы (ЕС) 2016/802	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
108	Часть XIII, пункт 6.5.4	Ссылка на применимые требования актуализирована с учетом Директивы (ЕС) 2016/802	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
109	Часть XIV, пункт 1.2.1	Заменено определение ВОПОГ в соответствии с Правилами ВОПОГ-2019 (ECE/TRANS/276 с поправками; ECE/ADN/45; ECE/ADN/45/Corr.1; ECE/ADN/45/Add.1; ECE/AND/45/Add.1/Corr.1; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64, приложения II и III; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/68; приложения IV и V)	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
110	Часть XIV, пункт 1.2.1	Заменено определение «Классификация взрывоопасных зон» в соответствии с Директивой 99/92/ЕС Европейского Парламента и Совета	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
111	Часть XIV, пункт 1.2.1	Изменено определение «Индикатор легковоспламеняющихся газов» в соответствии с Правилами ВОПОГ-2019	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020
112	Часть XIV, пункт 1.2.1	Определение «Правила ВОПОГ» исключено в связи с наличием определения «ВОПОГ»	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

№	Изменяемые пункты/главы/разделы	Информация по изменениям	№ и дата циркулярного письма, которым внесены изменения	Дата вступления в силу
113	Часть XIV, пункты 1.3.4 – 1.3.6	Введены новые пункты со списком эксплуатационной документации, которая должна находиться на борту судна в соответствии с Правилами ВОПОГ; и с учетом разд. 7 части III «Освидетельствование средств безопасности плавания и охраны окружающей среды» Правил освидетельствований судов внутреннего плавания в эксплуатации (для Европейских внутренних водных путей)	312-16-1463ц от 17.11.2020	17.11.2020

## **ПРАВИЛА КЛАССИФИКАЦИИ И ПОСТРОЙКИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ (ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ), 2017,**

### **НД № 2-020101-102**

#### **ЧАСТЬ I. КЛАССИФИКАЦИЯ**

##### **1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

###### **1.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

1 **Пункт 1.1.2.** После определения «Грузовое судно-толкач» вводится следующие новое определение:

«Историческое судно — судно, исходя из своего возраста, технических характеристик и конструкции, раритетности, значения для сохранения традиционных принципов мореплавания или методов внутреннего судоходства или значения с исторической точки зрения, заслуживающее того, чтобы быть сохраненным, и эксплуатирующееся для демонстрационных целей, или его точная копия.»

2 **Пункт 1.1.2.** После определения «Толкач» вводится следующее новое определение:

«Точная копия исторического судна — судно, которое, в основном, построено из оригинальных материалов, с использованием соответствующих технологий и методов в соответствии с чертежами или моделями в качестве исторического судна.»

3 **Пункт 1.1.4.** После определения «Администрация бассейна» вводится следующее новое определение:

«Директива (ЕС) 2016/1629 — Директива Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 г., устанавливающая технические требования к судам, эксплуатирующимся на внутренних водных путях<sup>1</sup>.»

<sup>1</sup> С изменениями, внесенными постановлениями Европейской Комиссии (ЕС) 2018/970 от 18 апреля 2018 г. и (ЕС) 2019/1668 от 26 июня 2019 г., и вступившими в силу к 1 января 2020 г. Директива (ЕС) 2016/1629 заменяет технические требования к судам, эксплуатирующимся на внутренних водных путях, ранее установленные Директивой 2006/87/ЕС от 12 декабря 2006 г., действие которой отменено с 7 октября 2018 г.»

4 **Пункт 1.1.4.** Перед определением «Судовой персонал» вводится следующее новое определение:

«Стандарт ES-TRIN — европейский стандарт, разрабатываемый и периодически пересматриваемый Европейским комитетом CESNI (European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation), и устанавливающий технические требования к судам внутреннего плавания, применяемые в соответствии с Приложением II Директивы (ЕС) 2016/1629 к судам, на которые распространяются положения данной Директивы<sup>2</sup>.»

<sup>2</sup> В соответствии с поправками, внесенными постановлением Европейской Комиссии (ЕС) 2019/1668 от 26 июня 2019 г. в Приложение II Директивы (ЕС) 2016/1629, для целей данной Директивы с 1 января 2020 г.

применяется стандарт ES-TRIN 2019/1. Электронные издания стандартов, разработанных CESNI (в т.ч. стандарт ES-TRIN), размещены на официальном сайте комитета ([www.cesni.eu](http://www.cesni.eu)).

5 **Пункт 1.1.4.** Определения «Признанное классификационное общество» и «Судовое свидетельство» заменяются следующим текстом:

«Признанное классификационное общество — классификационное общество, которое было признано в соответствии с критериями и процедурами, указанными в статье 21 главы 3 и Приложении VI к Директиве (ЕС) 2016/1629 с поправками»;

«Судовое свидетельство — свидетельство, которое выдается компетентными органами на суда внутреннего плавания, отвечающие техническим требованиям, установленным Директивой (ЕС) 2016/1629 с поправками».

## 1.2 ПОЯСНЕНИЯ

6 **Существующие пункты 1.2.3.4 и 1.2.3.5** заменяются текстом следующего содержания:

«.4 на высокоскоростные суда внутреннего плавания распространяются применимые требования Правил классификации и постройки высокоскоростных судов, с учетом положений главы 29 Стандарта ES-TRIN;

.5 на прогулочные суда внутреннего плавания распространяются применимые требования Правил классификации и постройки прогулочных судов с учетом положений главы 26 Стандарта ES-TRIN.».

7 Вводятся **новые пункты 1.2.3.6 — 1.2.3.14** следующего содержания:

«.6 на пассажирских судах, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 19 стандарта ES-TRIN;

.7 на пассажирских парусных судах, не эксплуатирующихся в Рейне (Зона R), к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 20 стандарта ES-TRIN;

.8 на судах, предназначенных для формирования части толкаемых, буксируемых составов или счаленных групп, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 21 стандарта ES-TRIN;

.9 к плавучим установкам, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 22 стандарта ES-TRIN;

.10 к судам для рабочих участков, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 23 Стандарта ES-TRIN;

.11 к историческим судам, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 24 стандарта ES-TRIN;

.12 к судам, перевозящим контейнеры, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 27 стандарта ES-TRIN;

.13 к судам длиной более 110 м, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 28 стандарта ES-TRIN;

.14 к судам, оборудованным основной или вспомогательной пропульсивной установкой, работающей на топливе с температурой вспышки 55<sup>0</sup> С и ниже, к которым применимы положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны выполняться положения главы 30 стандарта ES-TRIN.».

8 **Существующий пункт 1.2.4** заменяется текстом следующего содержания:

**1.2.4** В настоящих Правилах учтены применимые для целей классификации положения Директивы (ЕС) 2016/1629 с поправками, резолюции Европейской экономической комиссии ООН № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего

плавания», с поправками, а также рекомендаций, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания, Дунайской Комиссии и ВОПОГ.».

### 1.3 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

9 Раздел дополняется **новым пунктом 1.3.5** следующего содержания:

**«1.3.5** В применимых случаях дополнительно следует учитывать область распространения Директивы (ЕС) 2016/1629 (статья 2, глава 1).».

### 2 КЛАСС СУДНА

10 **Существующий пункт 2.1.4** заменяется текстом следующего содержания:

**«2.1.4** Класс судну присваивается или возобновляется Регистром на пятилетний период для пассажирских и высокоскоростных судов и на десятилетний период для других типов судов с условием проведения в течение указанных периодов промежуточных освидетельствований для подтверждения класса, объем и периодичность которых приведены в части II «Периодичность, объем и проведение освидетельствований» Правил освидетельствований судов внутреннего плавания в эксплуатации (для Европейских внутренних водных путей).

В обоснованных случаях Регистр может присвоить или возобновить класс на меньший срок.».

11 **Пункт 2.1.6. Первый абзац** заменяется текстом следующего содержания:

**«2.1.6** Классификационное свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается в следующих случаях:».

12 **Существующие пункты 2.1.6.3 — 2.1.6.5** заменяются текстом следующего содержания:

**«.3** введения не одобренных Регистром конструктивных изменений и/или изменений в снабжении судна в сторону уменьшения от предписанного настоящими Правилами;

**.4** выполнения ремонта элементов судна без одобрения и/или без освидетельствования Регистром

**.5** эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром, а также эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу или установленным при этом Регистром ограничениям, включая неправильную загрузку судна в процессе погрузо-разгрузочных операций и в рейсе;».

13 Вводится **новый пункт 2.1.7** следующего содержания:

**«2.1.7** Действие класса судна и действие Классификационного свидетельства могут быть приостановлены по решению Регистра в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств перед Регистром (в том числе по оплате его услуг), а также в иных случаях, указанных в правилах РС.».

14 **Существующий пункт 2.1.7** заменяется текстом следующего содержания:

**«2.1.8** Приостановленный (как указано в 2.1.6) класс судна восстанавливается при удовлетворительных результатах соответствующего периодического или внеочередного освидетельствования, выполненного Регистром при предъявлении судна. При этом, в случаях вывода судна из эксплуатации на продолжительный (более трех месяцев) период объем освидетельствования для восстановления класса судна специально устанавливается Регистром с учетом возраста судна, его состояния и срока вывода его из эксплуатации. На период от приостановления действия класса до его восстановления

судно считается утратившим класс Регистра. При приостановлении класса Классификационное свидетельство теряет силу. Класс может быть приостановлен на срок не более шести месяцев, если иное не предусмотрено правилами и иными нормативными документами РС.».

15 **Существующие пункты 2.1.8 и 2.1.9** заменяются текстом следующего содержания:

**«2.1.9** Класс судна снимается Регистром в следующих случаях:

- .1 по окончании максимально установленного срока приостановления класса;
- .2 когда восстановление класса, приостановленного, как указано в 2.1.6, представляется Регистру и/или судовладельцу невозможным;
- .3 когда судовладелец переводит судно в класс другого органа классификации;
- .4 по желанию судовладельца
- .5 в связи с гибелью судна или его списанием, а также в случае получения от судовладельца информации о разделке или продаже под разделку судна на металлолом.

Снятие класса судна означает прекращение технического наблюдения Регистра за судном и прекращение действия Классификационного свидетельства. Снятый класс может быть переназначен по согласованию с ГУР в соответствии с Правилами классификационных освидетельствований судов в эксплуатации и Правилами освидетельствований судов внутреннего плавания в эксплуатации (для Европейских внутренних водных путей).».

## 2.2 СИМВОЛ КЛАССА СУДНА

16 **Существующий пункт 2.2.5.1** заменяется текстом следующего содержания:

**«2.2.5.1** С точки зрения классификации настоящими Правилами предусмотрена эксплуатация судов с классом Регистра на Европейских внутренних водных путях в Зонах 1, 2, 3 и 4, установленных Директивой (ЕС) 2016/1629, (за исключением внутренних водных путей Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии), а также резолюцией Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) №61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (за исключением внутренних водных путей Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Российской Федерации и Украины).

При этом характеристикой указанных зон для целей настоящих Правил является высота волны 5 %-ной обеспеченности, составляющая:

- для Зоны 1 — 2, 0 м;
- для Зоны 2 — 1,2 м;
- для Зоны 3 — 0, 6 м;
- для Зоны 4 — 0, 3 м.».

## 2.5 СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

17 **Существующие пункты 2.5.2 и 2.5.3** заменяются текстом следующего содержания:

**«2.5.2** Любые другие судовые документы, выдаваемые на судно Регистром по поручению Администрации флага судна, оформляются на условиях и по форме, оговариваемых указанным поручением, с учетом Директивы (ЕС) 2016/1629.

**2.5.3** Кроме указанного в 2.5.1 Классификационного свидетельства на судне должны находиться следующие разработанные проектантом или судовладельцем и одобренные Регистром документы:

- .1 Информация об остойчивости;
- .2 Схема по борьбе за живучесть;
- .3 Инструкция по загрузке судна;

.4 План аварийной, противопожарной и экологической безопасности.  
Требования по содержанию перечисленных в настоящем пункте документов указаны в соответствующих частях настоящих Правил.».

#### 4 ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ СУДНА

##### 4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОЕКТА ДЛЯ СУДНА В ПОСТРОЙКЕ

18 Существующий пункт 4.1.13.1 заменяется следующим текстом:

«.1 пояснительная записка о выполнении требований части XIII «Средства по предотвращению загрязнения с судов», подтверждающая соответствие требованиям стандарта ES-TRIN (если в Спецификации проекта отсутствуют необходимые сведения);».

19 Пункт 4.1.13.2 исключается. Нумерация существующих пунктов 4.1.13.3 и 4.1.13.4 заменяется на 4.1.13.2 и 4.1.13.3 соответственно.

20 Вводится новый пункт 4.1.13.4 следующего содержания:

«.4 схема расположения всех грузовых и отстойных танков с указанием их защитного расположения относительно наружной обшивки судна для нефтеналивных судов, если применимо;».

21 Пункт 4.1.14.1 исключается. Нумерация пункта 4.1.14.2 заменяется на 4.1.14.1.

*ПРИЛОЖЕНИЕ (справочное)*

#### ЕВРОПЕЙСКИЕ ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ Список географического распределения внутренних водных путей на Зоны 1, 2, 3 и 4.

22 Приложение заменяется текстом следующего содержания:

*«ПРИЛОЖЕНИЕ*

#### ЕВРОПЕЙСКИЕ ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ Список географического распределения внутренних водных путей на Зоны 1, 2, 3 и 4.

«Перечень географического распределения внутренних водных путей на Зоны 1, 2, 3 и 4 приведен в Директиве (ЕС) 2016/1629, в резолюции ЕЭК ООН №61 с поправками.».

#### ЧАСТЬ II. КОРПУС

23 Пункт 2.7.1.2 дополняется новыми пунктами 2.7.1.2.1 – 2.7.1.2.4 следующего содержания:

«.1 На всех судах, длина которых  $L$  превышает 25 м, на соответствующем расстоянии от кормы должна быть установлена ахтерпиковая поперечная переборка, простирающаяся от днища судна до верхней палубы или, в случае отсутствия палубы, до верхней кромки борта, таким образом, чтобы обеспечивалась плавучесть загруженного судна, с



обеспечением остаточного безопасного зазора 100 мм при проникновении воды в водонепроницаемый отсек в корму от ахтерпиковой переборки.

.2 Как правило, требование 2.7.1.2.1 считается выполненным, если ахтерпиковая переборка установлена на расстоянии от 1,4 м до  $0,04 L + 2$  м, измеренном от кормовой точки пересечения корпуса с линией максимальной осадки.

.3 Если это расстояние превышает  $0,04 L + 2$  м, выполнение требования, приведенного в 2.7.1.2.1, должно быть подтверждено расчетом.

.4 Расстояние может быть уменьшено до 1 м. В этом случае требование, приведенное в 2.7.1.2.1, должно быть подтверждено расчетом, исходя из допущения, что отсек в корму от кормовой ахтерпиковой переборки и непосредственно примыкающие к нему отсеки заполнены водой.».

24 **Пункт 2.7.1.3** дополняется **новым абзацем** следующего содержания:

«Жилые помещения или установки, необходимые для безопасности судна или его эксплуатации, не должны располагаться перед таранной переборкой или в корму от кормовой ахтерпиковой переборки. Это требование не применяется к якорному устройству или рулевому устройству.».

25 **Пункт 2.7.1.6** дополняется **новым абзацем** следующего содержания:

«Однако, устройство дверей в ахтерпиковой переборке и отверстий мест входа и выхода, в частности, для валов и трубопроводов, допускается в том случае, если они предусмотрены таким образом, чтобы не допускалось нарушение эффективности этих переборок и не ухудшалось разделение зон. Устройство дверей в ахтерпиковой переборке может допускаться только в том случае, если в рулевой рубке может обеспечиваться дистанционное управление их открыванием или закрыванием, а с обеих сторон предусмотрены разборчивые надписи «Двери должны быть закрыты сразу после использования».».

26 **Пункт 2.7.1.7** дополняется абзацем следующего содержания:

«Отверстия для входа и удаления воды, а также соединенные с ними трубопроводы должны быть предусмотрены таким образом, чтобы обеспечивалось предотвращение случайного попадания воды в судно.».

27 **Существующий пункт 2.7.1.9** заменяется следующим текстом:

«**2.7.1.9** На пассажирских судах количество и расположение переборок должны быть выбраны таким образом, чтобы в случае повреждения судно оставалось на плаву согласно 3.1.1 4 части IV «Остойчивость, деление на отсеки и надводный борт». Переборки должны быть водонепроницаемыми и доводиться до палубы переборок. В случае отсутствия палубы переборок, переборки должны превышать предельную линию погружения не менее чем на 200 мм. С целью определения положения таранной переборки и ахтерпиковой переборки должны применяться положения 2.7.1, но в качестве контрольного значения должна использоваться длина ватерлинии  $L_{WL}$ . В переборках, отделяющих машинное отделение от пассажирских помещений и жилых помещений для экипажа и обслуживающего персонала, устройство дверей не допускается. Устройство отверстий, вырезов и дверей в форпиковой переборке пассажирских судов не допускается. На поперечных переборках допускаются выступы/уступы при условии, что все части выступов/уступов находятся в безопасной зоне. Количество отверстий в переборках должно быть минимальным при соблюдении условий нормальной эксплуатации судна. Отверстия и места входа и выхода не должны отрицательно влиять на водонепроницаемость переборок.».

28 **Вводится новый пункт 2.7.1.10** следующего содержания:

«**2.7.1.10** Носовые секции судов должны быть устроены таким образом, чтобы якорь или его части не выступали за бортовую обшивку судна.».

### **ЧАСТЬ III. УСТРОЙСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ**

#### **1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

29 **Существующий пункт 1.1.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**1.1.1** Требования настоящей части распространяются на устройства, оборудование и снабжение судов внутреннего плавания, эксплуатирующихся в Зонах 1 — 4, за исключением судов на подводных крыльях, воздушной подушке и глиссеров. Характеристики зон указаны в 2.2.5.1 части I «Классификация». Устройства, оборудование и снабжение судов, на которые распространяются положения Директивы (ЕС) 2016/1629, должны соответствовать требованиям стандарта ES-TRIN.».

#### **2 РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО**

30 **Существующий пункт 2.1.1** заменяется текстом следующего содержания:

**2.1.1** Каждое судно, за исключением толкаемых судовых барж, плавучих сооружений и стоечных судов, постоянно эксплуатирующихся у берегов либо на мертвых якорях, должно иметь надежное рулевое устройство, обеспечивающее его поворотливость, маневренность и устойчивость на курсе.

Кроме того, рулевые устройства судов, предназначенных для толкания, должны быстро и легко осуществлять значительные изменения курса толкаемого состава, а также быстро и легко повернуть состав, следующий вниз по течению, вверх по течению.

Проверка управляемости самоходных судов и составов судов должна проводиться согласно стандарта ES-TRIN (глава 5).

Рулевое устройство должно быть спроектировано таким образом, чтобы его работа была обеспечена при длительном крене до 15°, угле дифферента до 5° и температуре окружающего воздуха от —20 °С до +50 °С.

Рулевое устройство должно быть спроектировано таким образом, чтобы исключалась возможность самопроизвольной перекадки пера руля.

Конструктивные элементы рулевого устройства должны обладать достаточной прочностью, чтобы постоянно выдерживать нагрузки, воздействию которых они могут подвергаться в нормальных условиях эксплуатации.

Никакие внешние воздействия на перо руля не должны влиять на работоспособность рулевого устройства.

Рулевое устройство должно включать в себя механический привод, если этого требуют усилия, необходимые для приведения пера руля в действие.

Места прохода баллера руля должны быть устроены таким образом, чтобы предотвращалась утечка загрязняющих воду смазочных материалов.».

31 **Существующий пункт 2.1.3** заменяется текстом следующего содержания:

«**2.1.3** Отдельные узлы и детали, входящие в состав рулевого устройства, а также различные части механизмов, не оговоренные в настоящем разделе, должны соответствовать стандарту ES-TRIN (глава 6) и требованиям части VIII «Механизмы.».

## ЧАСТЬ IV. ОСТОЙЧИВОСТЬ, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И НАДВОДНЫЙ БОРТ

### 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

32 Глава 1.3 «Объем технического наблюдения». Название главы заменяется следующим текстом:

#### «1.3 ОБЪЕМ РАССМОТРЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ»

33 Вводится **новый пункт 1.3.2** следующего содержания:

**«1.3.2** Для каждого судна в Регистр должна быть представлена следующая документация:

.1 до постройки и переоборудования судна:  
техническая документация, относящаяся к остойчивости, аварийной остойчивости и надводному борту судна;

.2 во время постройки, переоборудования и испытания судна:  
информация об остойчивости;  
схема по борьбе за живучесть.».

34 **Существующая глава 1.4** заменяется текстом следующего содержания:

#### «1.4 ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

**1.4.1** К судам, на которые распространяются требования настоящей части, применяются общие технические требования, указанные в 1.4 части IV «Остойчивость» Правил РС, если в настоящей главе не предусмотрено иное.

**1.4.2** Диаграммы остойчивости должны быть построены с учетом влияния свободных поверхностей жидких грузов.

Поправка к метацентрической высоте на влияние свободных поверхностей расходуемых жидких грузов вычисляется при заполнении цистерн на 50 % объема в прямом положении судна, независимо от заполнения, принятого в расчете весовой нагрузки.

Цистерна, заполненная жидким грузом более чем на 95 % объема, считается полностью заполненной.

Обычные остатки жидких грузов в опорожненных цистернах (высотой до 50 мм) в расчетах остойчивости не учитываются.

Если судно предназначено для перевозки различных видов жидких грузов, то в расчет принимается самое неблагоприятное их сочетание.

**1.4.3** Для судов тех типов, для которых в разд. 3 специальные указания отсутствуют, в число вариантов нагрузки, подлежащих проверке, должны быть включены следующие:

- .1 судно с полным грузом и с полными запасами;
- .2 судно без груза с 10 % запасов.

Вес находящегося на судне твердого балласта должен включаться в состав нагрузки «судно порожнем».

При любых состояниях нагрузки включение жидкого балласта в ее состав подлежит согласованию с Регистром.

**1.4.4** Информация об остойчивости на судно, на которое в соответствии с настоящей частью распространяются требования к делению на отсеки, должна дополнительно включать данные, указанные в 1.4.6.1 части V «Деление на отсеки» Правил РС.

**1.4.5** Информация об остойчивости должна составляться на основании расчетов остойчивости, выполненных в соответствии с настоящими Правилами, по материалам опытного кренования судна.

Для судов серийной постройки Информация об остойчивости составляется на основании кренования первого судна каждой группы, состоящей из пяти судов. Информация об остойчивости, составленная для первого судна одной группы, может быть

использована для судов другой группы, если результаты кренования сравниваемых судов удовлетворяют следующим условиям:

.1 различие в водоизмещении судна порожнем не превышает 2 %, возвышение центра тяжести — 4 см;

.2 в наихудших в отношении остойчивости случаях нагрузки, пересчитанных на основании кренования судна, выполняются требования настоящей части.

**1.4.6** Суда, на которые в соответствии с настоящей частью распространяются требования к делению на отсеки, должны снабжаться схемой по борьбе за живучесть, содержащей информацию, указанную в 1.4.6.2 части V «Деление на отсеки» Правил РС.»

35 **Существующий пункт 1.5.6** заменяется текстом следующего содержания:

«**1.5.6** Кренование должно проводиться в соответствии с Инструктивными указаниями по кренованию судов (см. приложение 5 к разд. 2 Руководства по техническому наблюдению за постройкой судов) в присутствии инспектора РС.»

36 **Существующий пункт 1.5.7** заменяется текстом следующего содержания:

«**1.5.7** Взвешивание судна должно проводиться в соответствии с Инструктивными указаниями по взвешиванию (см. приложение 6 к разд. 2 Руководства по техническому наблюдению за постройкой судов) в присутствии инспектора РС.»

## 2 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСТОЙЧИВОСТИ

37 **Формула (2.1.1).** Экспликация заменяется текстом следующего содержания:

«где  $M_{perm}$  - допустимый момент при динамических наклонениях судна, определяемый согласно 2.3;  
 $M_{wd}$  - кренящий момент от динамического давления ветра, определяемый согласно 2.2.»

38 **Глава 2.2.** Название заменяется следующим текстом:

**«2.2 КРЕНЯЩИЙ МОМЕНТ ОТ ДИНАМИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ ВЕТРА».**

39 **Глава 2.3 .** Название заменяется следующим текстом:

**«2.3 ДОПУСТИМЫЙ МОМЕНТ ПРИ ДИНАМИЧЕСКИХ НАКЛОНЕНИЯХ СУДНА».**

40 **Существующий пункт 2.4.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**2.4.1** Исправленная начальная метацентрическая высота всех судов при всех вариантах нагрузки, включая любые стадии погрузки, разгрузки и конечное груженое состояние, за исключением «судна порожнем», имеет положительное значение.»

## 3 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОСТОЙЧИВОСТИ

41 **Существующий пункт 3.1.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**3.1.1** Проверка остойчивости пассажирских судов по критерию погоды, указанному в 2.1, должна быть выполнена при следующих случаях загрузки судна:

.1 с полным грузом, 100 % пассажиров, 98 % запасов топлива и пресной воды, 10 % сточных вод;

.2 с полным грузом, 100 % пассажиров, 50 % запасов топлива и пресной воды, 50 % сточных вод;

.3 с полным грузом, 100 % пассажиров, 10 % запасов топлива и пресной воды, 98 % сточных вод;

.4 без груза и пассажиров, 10 % запасов топлива и пресной воды; без сточных вод.

Для всех стандартных случаев загрузки судна балластные танки считаются либо пустыми, либо полными в соответствии с нормальными эксплуатационными условиями.

Кроме того, для указанного ниже случая загрузки остойчивость судна должна быть проверена по критерию исправленной начальной метацентрической высоты:

100 % пассажиров, 50 % запасов топлива и пресной воды, 50 % сточных вод; все остальные цистерны с жидкостями (включая балластные цистерны), считаются заполненными на 50 %.

Если это условие не может быть выполнено, в Классификационное свидетельство должна быть внесена соответствующая запись о том, что на выход судна в рейс балластные цистерны могут быть только пустыми либо запрессованными, причем во время рейса условия балластировки не могут быть изменены.

Для состояний загрузки, указанных в 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.1.1.3 и 3.1.1.4, остойчивость судна должна удовлетворять дополнительным требованиям 3.1.2 – 3.1.6.».

42 **Существующий пункт 3.1.2** заменяется текстом следующего содержания:

«3.1.2 Максимальное плечо  $l_{max}$  диаграммы статической остойчивости должно быть не менее 0,20 м при угле крена  $\theta_{max} \geq (\theta_{mom} + 3^\circ)$ . Однако, при угле заливания  $\theta_f < \theta_{max}$  плечо диаграммы статической остойчивости при угле  $\theta_f$  должно быть также не менее 0,20 м.

Угол заливания  $\theta_f$  должен быть не менее  $(\theta_{mom} + 3^\circ)$ .

Угол крена  $\theta_{mom}$  при действии кренящего момента от скопления пассажиров или воздействия ветра в соответствии с 3.1.8 и 3.1.10, смотря по тому, который из них больше.».

43 **Существующий пункт 3.1.3** заменяется текстом следующего содержания:

«3.1.3 Площадь А под положительной частью диаграммы статической остойчивости в зависимости от положения  $\theta_f$  и  $\theta_{max}$  должна быть равна, по меньшей мере, следующим величинам:

		A
$\theta_{max} = 15^\circ$		0,05 м·рад до меньшего из углов $\theta_{max}$ или $\theta_f$
$15^\circ < \theta_f < 30^\circ$	$\theta_{max} > \theta_f$	$0,035 + 0,001(30^\circ - \theta_{max})$ м·рад до угла $\theta_{max}$
$\theta_{max} \geq 30^\circ$ и $\theta_f \geq 30^\circ$	$\theta_{max} \leq \theta_f$	$0,035 + 0,001(30^\circ - \theta_f)$ м·рад до угла $\theta_f$
$15^\circ < \theta_{max} < 30^\circ$		0,035 м·рад до угла $\theta = 30^\circ$

44 **Существующий пункт 3.1.4** заменяется текстом следующего содержания:

«3.1.4 Исправленная начальная метацентрическая высота должна быть не менее 0,15 м.».

45 **Существующий пункт 3.1.5** заменяется текстом следующего содержания:

«3.1.5 При действии кренящего момента от скопления пассажиров и воздействия ветра в соответствии с 3.1.8 и 3.1.10 и действии кренящего момента от скопления пассажиров и установившейся циркуляции в соответствии с 3.1.7 и 3.1.9 угол крена не должен превышать  $12^\circ$ .».

46 **Формула (3.1.8)**. Экспликация заменяется текстом следующего содержания:

«где  $P$  — общая масса людей на борту, т, вычисленная путем сложения максимально разрешенного числа пассажиров и наибольшего количества персонала на борту судна, а также членов экипажа в нормальных эксплуатационных условиях, принимая среднюю массу одного человека равной 0,075 т;

$y$  — отстояние центра тяжести общей массы людей  $P$  от диаметральной плоскости, м;

$g$  — ускорение свободного падения ( $g = 9,81$  м/с<sup>2</sup>);

$P_i$  — масса людей, приходящаяся на площадь  $A_i$ , т,

$$P_i = n_i 0,075 A_i$$

где  $A_i$  — площадь, занимаемая людьми, м<sup>2</sup>;  
 $n_i$  — количество человек на квадратный метр площади;  
 $n_i = 3,75$  для свободных участков палуб с незакрепленной мебелью; для участков палуб с жестко прикрепленной мебелью, например, скамейками, л, рассчитывается исходя из того, что на одного пассажира отводится сидячее место размером 0,50 (по ширине) на 0,75 м (в глубину);  
 $y_i$  — отстояние центра площади  $A_i$  от диаметральной плоскости, м.».

47 **Существующий пункт 3.1.9** заменяется текстом следующего содержания:

«**3.1.9** Расчеты момента должны проводиться применительно к скоплению людей как у левого, так и у правого борта.

Распределение людей должно соответствовать наиболее неблагоприятному случаю с точки зрения остойчивости. При расчете кренящего момента от скопления пассажиров каюты считаются незанятыми.

Для расчета различных условий загрузки центр тяжести одного человека принимается расположенным на высоте 1 м над самой низкой точкой палубы при 1/2 длины по ватерлинии без учета седловатости палубы, а масса одного человека принимается равной 0,075 т.

Подробный расчет палубных площадей, занимаемых людьми, может не проводиться при использовании следующих величин:

$P = 1,1 F_{max} 0,075$  – для судов, совершающих дневные рейсы;

$P = 1,5 F_{max} 0,075$  – для каютных судов,

где  $F_{max}$  — максимально разрешенное количество пассажиров на борту;  
 $y = B/2$ , м.».

48 **Формула (3.1.10)**. Экспликация заменяется текстом следующего содержания:

«где  $p_w$  — удельное ветровое давление, равное 0,25 кН/м<sup>2</sup> для судов, предназначенных для плавания в Зонах 1 и 2, и 0,15 кН/м<sup>2</sup> для судов, предназначенных для плавания в Зоне 3;  
 $A_w$  — боковая проекция судна над плоскостью осадки для рассматриваемых условий загрузки, м<sup>2</sup>;  
 $l_w$  — расстояние от центра парусности боковой проекции  $A_w$  над плоскостью осадки для рассматриваемых условий загрузки, м.».

49 **Пункты 3.1.12 и 3.1.13** удаляются. Нумерация **пунктов 3.1.14, 3.1.14.1 – 3.1.14.15** и **ссылки на них** заменяются на **3.1.12, 3.1.12.1 – 3.1.12.15**, соответственно. Нумерация **пунктов 3.1.15, 3.1.15.1 – 3.1.15.3** и **ссылки на них** заменяются на **3.1.13, 3.1.13.1 – 3.1.13.3**, соответственно. Нумерация **табл. 3.1.14.5** заменяется на **3.1.12.5**.

50 **Существующий пункт 3.1.14.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**3.1.12.1** Расчет должен быть подтвержден, что остойчивость поврежденного судна является достаточной. Расчет конечной стадии затопления должен быть основан на методе постоянного водоизмещения, а промежуточных стадий затопления – на методе приема груза. Все расчеты должны производиться с учетом свободного дифферента и затопления.».

51 **Пункт 3.1.14.5**. Ссылка на **табл. 3.1.14.5** заменяется на **3.1.12.5**.

52 Существующая таблица 3.1.14.5 заменяется следующей:

«Таблица 3.1.12.5

	1-отсечный стандарт непотопляемости	2-отсечный стандарт непотопляемости
Повреждения борта		
Протяженность по длине $l$ , м	0,1 $L_{WL}$ , но не менее 4 м	0,05 $L_{WL}$ , но не менее 2,25 м
Глубина проникновения $b$ , м	B/5	0,59
Протяженность по вертикали $h$ , м	от основной плоскости неограниченно вверх	
Повреждения днища		
Протяженность по длине $l$ , м	0,1 $L_{WL}$ , но не менее 4 м	0,05 $L_{WL}$ , но не менее 2,25
Ширина пробоины $b$ , м	B/5	
Глубина проникновения $h$ , м	0,59; трубопроводы, расположенные вне зоны повреждения, считаются неповрежденными, если они не имеют открытого выхода внутри отсека, если они проходят в безопасной зоне и расположены, выше чем на 0,50 м от днища судна	

».

53 Существующий пункт 3.1.14.9 заменяется текстом следующего содержания:

«3.1.12.9 Коэффициент проницаемости принимается равным 0,95. Если расчетами показано, что в каком-либо отсеке средняя проницаемость составляет менее 95 %, то вместо этой величины может использоваться значение, полученное расчетным путем.

Значения коэффициента проницаемости должны быть не менее следующих:

помещения для пассажиров и экипажа — 0,95;

машинное и котельное отделения — 0,85;

багажные отделения и кладовые — 0,75;

междудонное пространство, топливные танки, балластные и прочие танки - в зависимости от того, принимаются ли они в соответствии с их назначением полными или пустыми для судна, имеющего максимальную осадку.».

54 Пункт 3.1.14.10 исключается. Нумерация последующих пунктов и ссылок на них изменяются соответствующим образом.

55 Существующий пункт 3.1.14.12 заменяется текстом следующего содержания:

«3.1.12.11 Во всех промежуточных стадиях затопления, указанных в 3.1.12.3, должны выполняться следующие критерии:

.1 угол крена  $\alpha$  в состоянии равновесия на рассматриваемой промежуточной стадии затопления не должен превышать 15°;

.2 в состоянии равновесия на рассматриваемой промежуточной стадии затопления должно быть обеспечено максимальное значение плеча диаграммы статической остойчивости  $GZ > 0,02$  м в диапазоне от угла крена до угла погружения в воду первого незащищенного отверстия или достижения угла крена  $\phi$ , равного 25°;

.3 отверстия, не имеющие водонепроницаемых закрытий, не должны погружаться в воду при значениях крена, меньших и соответствующих положению равновесия в рассматриваемой промежуточной стадии затопления.

.4 расчет поправки на свободную поверхность во всех промежуточных стадиях затопления должен основываться на общей площади поверхности поврежденных отсеков».

56 Существующий пункт 3.1.14.13.2 заменяется текстом следующего содержания:

«.2 в состоянии равновесия площадь диаграммы статической остойчивости с положительными плечами  $A$  должна быть не менее 0,0025 м·рад в диапазоне от угла крена до угла погружения в воду первого незащищенного отверстия или достижения угла крена  $\phi_m$ , равного 25°, при этом максимальное значения плеча диаграммы статической остойчивости  $GZ_R$  в указанном диапазоне не должно быть менее 0,02 м;».

57 Существующий рисунок 3.1.14.13 заменяется следующим:

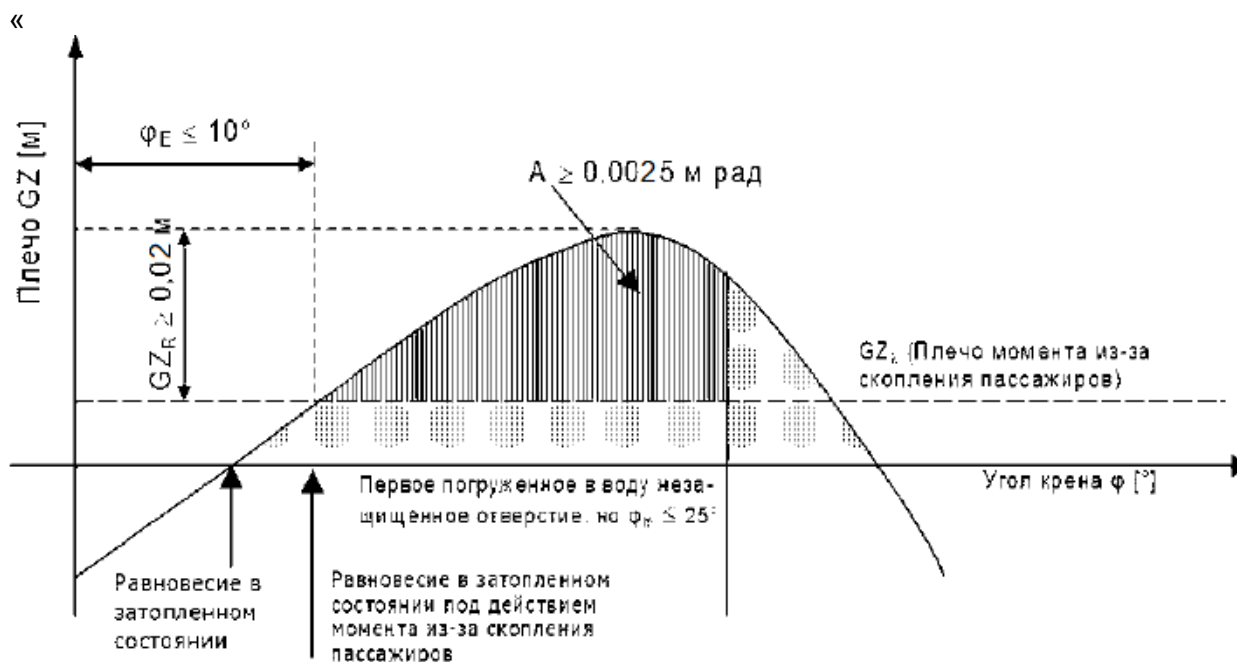


Рис. 3.1.12.13».

58 Существующий пункт 3.1.15.1 заменяется текстом следующего содержания:

«3.1.13.1 В качестве альтернативы выполнения требований 3.1.12 для оценки аварийной посадки и остойчивости пассажирских судов длиной  $L$  не более 25 м, перевозящих не более 50 пассажиров, могут быть использованы следующие критерии, которым судно должно соответствовать после симметричного затопления:

- .1 судно не должно погружаться глубже предельной линии затопления;
- .2 метацентрическая высота  $GM_R$  должна составлять не менее 0,10 м.»

59 Пункты 3.3.1 и 3.3.4 исключаются. Нумерация пунктов 3.3.2 и 3.3.3 и ссылок на них заменяется на 3.3.1 и 3.3.2, соответственно. Нумерация пунктов 3.3.5 – 3.3.10 и ссылок на них заменяются на 3.3.3 □ 3.3.8, соответственно.

60 Пункт 3.3.5.7. Ссылки на формулы (3.3.5.7-1) и (3.3.5.7-2) заменяются на 3.3.3.7-1 и 3.3.3.7-2, соответственно.

61 Формула (3.3.5.7-2). В экспликации ссылки на 3.3.5.8-1, 3.3.5.8-2, 3.3.5.4 и 3.3.5.5 заменяются на 3.3.3.8-1, 3.3.3.8-2, 3.3.3.4 и 3.3.3.5, соответственно.

62 Существующая формула (3.3.5.8-1) заменяется следующей:

$$\ll Z_M = \frac{B_{wl}^2}{(12,5 - d_a/H)d_a} + \frac{d_a}{2} \quad (3.3.3.8-1)\gg.$$

63 Существующая формула (3.3.5.8-2) заменяется следующей:

$$\ll Z_M = \frac{B_{wl}^2}{(12,5 - 1,2d_a/H)d_a} + \frac{d_a}{2} \quad (3.3.3.8-2)\gg.$$



64 **Пункт 3.3.6.2. Ссылки на 3.3.5.3 – 3.3.5.5** заменяются на **3.3.3.3 – 3.3.3.5**, соответственно.

65 **Пункт 3.3.6.5. Ссылки на формулы (3.3.6.4-1) и (3.3.6.4-2)** заменяются на **(3.3.4.4-1) и (3.3.4.4-2)**, соответственно.

66 **Пункт 3.3.8.2. Ссылки на 3.3.8.4, 3.3.8.5 и 3.3.8.8** заменяются на **3.3.6.4, 3.3.6.5 и 3.3.6.8**, соответственно.

67 **Пункт 3.3.8.7.3. Ссылка на рисунок 3.3.8.7.3** заменяется на **3.3.6.7.3**.

68 **Пункт 3.3.8.8.1.2. Ссылка на рис. 3.3.8.8.1.2** заменяется на **3.3.6.8.1.2**.

69 **Существующий пункт 3.3.9.4** заменяется текстом следующего содержания:

«**3.3.7.4** Расчетом должно быть подтверждено, что остойчивость поврежденного судна является достаточной. Расчет конечной стадии затопления должен быть основан на методе постоянного водоизмещения, а промежуточных стадий затопления – на методе приема груза. Все расчеты должны производиться с учетом свободного дифферента и затопления.

Достаточные плавучесть и остойчивость судна в случае затопления должны быть подтверждены для случаев загрузки судна, соответствующих максимальной осадке, при равномерном распределении груза в трюмах и с полными запасами и полным запасом топлива.

Для неоднородного груза расчет остойчивости должен проводиться для наиболее неблагоприятных случаев загрузки. Расчет остойчивости должен храниться на судне.

С этой целью необходимо получить математическое подтверждение достаточной остойчивости путем расчетов для промежуточных стадий затопления (25 %, 50 % и 75 % заполнения от конечного затопления и, при необходимости, для стадии непосредственно перед принятием мер по спрямлению судна) и для конечной стадии затопления при случаях загрузки, указанных выше.»

70 **Существующий пункт 3.3.9.8** заменяется текстом следующего содержания:

«**3.3.7.8** Коэффициент проницаемости принимается равным 0,95. Если расчетами показано, что в каком-либо отсеке средняя проницаемость составляет менее 95 %, то вместо этой величины может использоваться значение, полученное расчетным путем. Однако значения коэффициента проницаемости должны быть не менее следующих:

машинное и котельное отделения - 0,85;

грузовые трюмы - 0,7;

междудонное пространство, топливные танки, балластные и прочие танки — 0 или 0,95 (в зависимости от того, принимаются ли они в соответствии с их назначением полными или пустыми для судна, имеющего максимальную осадку).

Расчет влияния свободных поверхностей на промежуточных стадиях затопления должен быть основан на общей площади поверхности поврежденных отсеков.»

71 **Существующий пункт 3.3.9.11.3** (перенумерованный 3.3.7.11.3) заменяется текстом следующего содержания:

«**3** в состоянии равновесия значение максимального плеча диаграммы на участке с положительными плечами должно быть не менее  $GZ_R \geq 0,05$  м, а площадь диаграммы статической остойчивости с положительными плечами  $A$  должна быть не менее 0,0065 м·рад. Указанные значения должны достигаться до угла погружения в воду первого незащищенного отверстия или достижения угла крена  $\varphi_m$ , равного 27° (10° при перевозке незакрепленных контейнеров).»

72 Вводится **новый рисунок 3.3.7.11.3:**



Рис. 3.3.7.11.3».

73 **Существующий пункт 3.3.9.11.4** удаляется. Нумерация **пункта 3.3.9.11.5** заменяется на **3.3.7.11.4**.

74 **Существующий пункт 3.3.9.12** заменяется текстом следующего содержания:

«**3.3.7.12** Если предусмотрены устройства спрямления для уменьшения крена от несимметричного затопления, они должны быть автоматически действующими и не должны быть оборудованными запорными устройствами. Время спрямления не должно превышать 15 мин, а расчеты спрямления должны соответствовать резолюции ИМО А.266(VIII).».

75 **Существующий пункт 3.3.9.13** (перенумерованный 3.3.7.13). **Ссылки на 3.3.9.2 и 3.3.9.3** заменяются на **3.3.7.2 и 3.3.7.3**, соответственно.

76 **Существующий пункт 3.3.10.2** (перенумерованный 3.3.8.2). Обе **ссылки на 3.3.9** заменяются на **3.3.7**.

77 **Пункт 3.4.1** удаляется. Нумерация **пунктов 3.4.2 – 3.4.6**, **ссылок на них и формул в них** заменяются на **3.4.1 – 3.4.5**, соответственно.

78 **Существующая формула (3.4.2)** (перенумерованная 3.4.1). В экспликации ссылка на **3.4.3** заменяется на **3.4.2**.

79 **Существующий пункт 3.4.4** (перенумерованный 3.4.3). **Ссылка на 3.4.2** заменяется на **3.4.1**.

80 **Существующий пункт 3.10.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**3.10.1** Для судов, за исключением пассажирских, которые могут быть разъединены в случае возникновения аварии, должно быть продемонстрировано расчетом, что отделившиеся части судна остаются на плаву после разъединения, с указанием посадки и характеристик остойчивости отдельных частей, а также указанием величины нагрузки, выше которой плавучесть двух частей не может быть обеспечена.».

- 81 **Пункт 3.10.3. Ссылка на 3.3.6** заменяется на **3.3.4.**
- 82 **Пункт 3.10.4. Ссылка на 3.3.5.5** заменяется на **3.3.3.5.**

## **ЧАСТЬ V. ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА**

### **2 КОНСТРУКТИВНАЯ ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА**

#### **2.6 ПАССАЖИРСКИЕ СУДА**

- 83 **Пункт 2.6.1.** Последнее предложение дополняется следующим текстом:  
«, испытательное учреждение должно удовлетворять европейскому стандарту EN ISO/IEC 17025:2005».
- 84 **Существующий пункт 2.6.13** заменяется текстом следующего содержания:  
«**2.6.13** Воздушные пространства за подволоками, панелями или зашивкой должны быть разделены плотно пригнанными заделками из негорючих материалов, предотвращающими тягу и размещенными друг от друга на расстоянии не более **14 м.**».
- 85 Вводятся **новые пункты 2.6.17 и 2.6.18** следующего содержания:  
«**2.6.17** Вентиляционные системы и системы подачи воздуха должны удовлетворять требованиям разд. 11 части VII «Системы и трубопроводы».  
**2.6.18** Камбузы должны быть оборудованы системами вентиляции. Воздуховоды должны удовлетворять требованиям разд. 11 части VII «Системы и трубопроводы», и дополнительно на входе должны быть оборудованы пожарными заслонками с ручным управлением.».

#### **4.5 СИСТЕМЫ ГАЗОВОГО ПОЖАРОТУШЕНИЯ**

- 86 **Пункт 4.5.28** дополняется **новым абзацем** следующего содержания:  
«Давление в баллоне не должно превышать 20 МПа при температуре +15 °С.».

## **ЧАСТЬ VIII. МЕХАНИЗМЫ**

- 87 **Существующий пункт 1.2.3.1** заменяется текстом следующего содержания:  
«1 по двигателям внутреннего сгорания – в соответствии с 1.2.3.1 части IX «Механизмы» Правил классификации и постройки морских судов.».
- 88 **Пункты 1.2.3.1.1 – 1.2.3.1.11** исключаются.

## **ЧАСТЬ IX. ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

- 89 Часть IX «Электрическое оборудование» заменяется текстом следующего содержания:  
**«ЧАСТЬ IX. ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

Электрическое оборудование судов, совершающих плавание по Европейским внутренним водным путям, должно соответствовать требованиям Директивы (ЕС) 2016/1629 и стандарта ES-TRIN.».

## **ЧАСТЬ X АВТОМАТИЗАЦИЯ**

90 Часть X «Автоматизация» заменяется текстом следующего содержания:

### **«ЧАСТЬ X. АВТОМАТИЗАЦИЯ**

Оборудование автоматизации судов, совершающих плавание по Европейским внутренним водным путям, должно соответствовать требованиям Директивы 2016/1629 и стандарта ES-TRIN.».

## **ЧАСТЬ XI. РАДИООБОРУДОВАНИЕ**

91 Часть XI «Радиооборудование» заменяется текстом следующего содержания:

### **«ЧАСТЬ XI. РАДИООБОРУДОВАНИЕ**

Радиооборудование судов, совершающих плавание по Европейским внутренним водным путям, должно соответствовать требованиям Директивы (ЕС) 2016/1629 и стандарта ES-TRIN.».

## **ЧАСТЬ XII. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

92 Часть XII «Навигационное оборудование» заменяется текстом следующего содержания:

### **«ЧАСТЬ XII. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

Навигационное оборудование судов, совершающие плавание по Европейским внутренним водным путям, должно соответствовать требованиям Директивы (ЕС) 2016/1629 и стандарта ES-TRIN.».

## **ЧАСТЬ XIII. СРЕДСТВА ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ**

### **1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **1.3 ОБЪЕМ ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ**

93 **Существующий пункт 1.3.2** заменяется следующим текстом:

**«1.3.2** Объем технического наблюдения при постройке судна указан в разд. 17 Руководства по техническому наблюдению за постройкой судов.».

94 Вводится **новый пункт 1.3.3.** следующего содержания:

**«1.3.3** При проведении технического наблюдения при постройке судна и изготовлении оборудования по предотвращению загрязнения с судов следует учитывать технические требования ЕС, указанные в стандарте ES-TRIN.».

## **2 КОНСТРУКЦИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ**

### **2.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ**

95 **Пункт 2.1.1.** Удаляются определения «Носовой и кормовой перпендикуляры» и «Объемы и площади на судне».

### **2.2 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

96 **Существующий пункт 2.2.1.2** заменяется следующим текстом:

«.2 стандартными сливными соединениями для сдачи нефтесодержащих льяльных вод/нефтяных остатков в приемные сооружения, которые должны соответствовать европейскому стандарту ES-EN 1305:2018;

97 **Существующий пункт 2.2.1.3** заменяется следующим текстом:

«.3 системой сбора нефтесодержащих льяльных вод в сборные танки (цистерны) и их сдачи в приемные сооружения. При наличии соединения системы сбора нефтесодержащих льяльных вод с осушительной системой места их соединений должны иметь возможность закрытия и опломбирования, как предусмотрено пунктами 10 и 11 главы 8.08 стандарта ES-TRIN;».

98 **Существующий пункт 2.2.1.6** заменяется следующим текстом:

«.6 в случаях, когда система сбора нефтесодержащих льяльных вод имеет сепаратор льяльных вод с сигнализатором и устройством автоматического прекращения сброса, их конструкция должны отвечать требованиям Администрации;».

99 **Существующий пункт 2.2.1.7** заменяется следующим текстом:

«.7 конструкция донно-бортовой арматуры должна предусматривать возможность пломбирования в случаях, когда сброс по требованию стандарта ES-TRIN запрещен или предусмотрено требованиями Администрации.».

100 **Существующий пункт 2.2.3** заменяется следующим текстом:

«.2.2.3 На самоходных судах валовой вместимостью менее 400 допускается накопление нефтесодержащих льяльных вод в льялах машинных помещений с последующей сдачей их в приемные сооружения.».

### **2.7 СИСТЕМЫ ПЕРЕКАЧКИ, СДАЧИ И СБРОСА НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ СМЕСЕЙ**

101 **Пункт 2.7.2.1. Второй абзац** заменяется следующим текстом:

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

102 **Пункт 2.7.2.4** исключается.

## **3 ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ**

### **3.3 СБОРНЫЕ ТАНКИ**

103 **Существующий пункт 3.3.3** заменяется следующим текстом:

«**3.3.3** Сборные танки должны быть изготовлены из стали. Внутренние поверхности танков должны быть гладкими (за исключением встроенных танков), защищенными от воздействия среды, с уклоном днища в сторону сливных труб, если практически возможно. Сборные танки должны иметь горловины, а также должны быть оборудованы устройствами для промывки водой и пропаривания. Рекомендуются устройства для взбучивания сточных вод.»

104 Вводится **новый пункт 3.3.7** следующего содержания:

«**3.3.7** Должны быть предусмотрены устройства для хранения, консервации (если необходимо) и удаления шлама из установок обработки сточных вод в соответствии с пунктом 4 статьи 18.01 стандарта ES-TRIN.».

### **3.4 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УДАЛЕНИЯ СТОЧНЫХ И ХОЗЯЙСТВЕННО-БЫТОВЫХ ВОД**

105 **Существующий пункт 3.4.1** заменяется следующим текстом:

«**3.4.1** Каждое судно должно быть оборудовано (вне зависимости от наличия установки для обработки сточных и хозяйственно-бытовых вод, либо сборных танков сточных и хозяйственно-бытовых вод) выведенным на оба борта трубопроводом для сдачи сточных и хозяйственно-бытовых вод в приемные сооружения, сливные соединения которого должны соответствовать европейскому стандарту ES-EN 1306:2018.

В обоснованных случаях, 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. Выходные патрубки должны быть оборудованы глухими фланцами, а также иметь отличительные планки.».

106 **Рисунок 3.4.1** исключается.

107 **Существующий пункт 3.4.5** заменяется следующим текстом:

«**3.4.5** Для удаления сточных и хозяйственно-бытовых вод из сборных танков следует предусмотреть два насоса. Взамен одного из насосов допускается установка эжектора. С учетом назначения судна и условий его эксплуатации, в обоснованных случаях, может быть допущен один насос.».

108 **Существующий пункт 3.4.6** заменяется следующим текстом:

«**3.4.6** На судах длиной менее 24 м может не оборудоваться место наблюдения за сбросом и дистанционного отключения откачивающих средств, а также может не предусматриваться связь между местом наблюдения за сбросом и местом управления откачивающими средствами. При этом во всех случаях должны быть приняты меры, исключающие возможный сброс этих вод за борт.».

### 3.5 УСТАНОВКИ ДЛЯ ОБРАБОТКИ СТОЧНЫХ ВОД

109 **Существующий пункт 3.5.2** заменяется следующим текстом:

**«3.5.2** Установки для обработки сточных вод должны быть одобренного типа и обеспечивать степень очистки согласно действующим нормам<sup>1</sup>.

При этом сток не должен давать видимых плавающих твердых частиц и вызывать изменения цвета окружающей воды.».

110 **Существующая сноска «1»** к пункту 3.5.2 заменяется следующим текстом:

«<sup>1</sup> См. технические требования к установкам для обработки сточных вод, принятые в соответствии с главой 18 стандарта ES-TRIN.».

111 **Существующий пункт 3.5.4** заменяется следующим текстом:

**«3.5.4** Установки для обработки сточных вод должны пройти испытания на предприятии (изготовителе) и на судне по одобренной Регистром программе в соответствии с главой 18 стандарта ES-TRIN.».

## 4 ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ

### 4.3 ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ СБОРА, ХРАНЕНИЯ И ПЕРЕРАБОТКИ МУСОРА

112 **Существующий пункт 4.3.2.6** заменяется следующим текстом:

**«4.3.2.6** Устройства для сбора и хранения мусора должны быть предусмотрены для следующих категорий мусора:

пластмасса и пластмасса, смешанная с другим мусором, не являющимся пластмассой; пищевые отходы;

бытовые отходы: стекло, металл, алюминиевые банки, бутылки, древесина, бумага, картон, ветошь, посуда и т.д.;

кулинарный жир (масло);

зола из инсинераторов;

эксплуатационные отходы, в том числе мусор, который может представлять опасность для судна или экипажа (например, промасленная ветошь, электрические лампочки, кислоты, химикаты, аккумуляторные батареи и т.д.);

остатки груза (если применимо);

остатки животных (если применимо);

орудия лова (если применимо);

электронные отходы, образующиеся на борту судна (например, электронные карты, гаджеты, мониторы, компьютеры, элементы питания, картриджи и тонеры для принтеров, и т.п.).

Для каждого типа мусора, относящегося к категории мусора «бытовые отходы», рекомендуется предусмотреть отдельные емкости.

Устройства каждой вышеуказанной категории мусора должны иметь четкую маркировку.».

113 **Пункт 4.3.2.7** исключается. Нумерация существующего **пункта 4.3.2.8** и **ссылок на него** заменяется на **4.3.2.7**.

114 **Существующий пункт 4.3.4.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**4.3.4.1** Инсинератор, установленный на судне должен соответствовать требованиям Администрации с учетом стандартных требований к судовым инсинераторам в соответствии с положениями резолюций ИМО МЕРС.76(40) или МЕРС.244(66) в зависимости от того, что применимо.».

## **6 ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА СУДОВ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ**

### **6.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ**

115 **Пункт 6.2.1.** Определение «Судовой дизель» заменяется следующим текстом:

«Судовой дизель – поршневой двигатель внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия, работающий на жидком или на двух видах топлива, включая форсирующую компаундную систему, если таковая применяется.».

### **6.3 УРОВНИ ВЫБРОСОВ С ОТРАБОТАВШИМИ ГАЗАМИ ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ**

116 **Существующий пункт 6.3.1** заменяется следующим текстом:

«**6.3.1** Положения настоящей главы применяются ко всем главным и вспомогательным дизельным двигателям с номинальной мощностью равной или более 19 кВт, установленным на судах или в судовом оборудовании судна.»

117 **Существующий пункт 6.3.2** заменяется следующим текстом:

«**6.3.2** Указанные двигатели должны соответствовать требованиям Регламента (ЕС) 2016/1628 от 14 сентября 2016.».

118 **Существующий пункт 6.3.3** заменяется следующим текстом:

«**6.3.3** При применении требований для судов, находящихся в эксплуатации, следует руководствоваться положениями Директивы (ЕС) 2016/1629.».

119 **Существующий пункт 6.3.4** заменяется следующим текстом:

«**6.3.4** Двигатели, указанные в 6.3.1, должны быть изготовлены и сертифицированы в соответствии с требованиями Регламента (ЕС) 2016/1628 от 14 сентября 2016.».

120 **Существующий пункт 6.3.5** заменяется следующим текстом:

«**6.3.5** Двигатели, указанные в 6.3.1, должны иметь Свидетельства о типовом одобрении, выданные по результатам сертификации в соответствии с требованиями Регламента (ЕС) 2016/1628 от 14 сентября 2016.».

121 **Существующий пункт 6.3.6** заменяется следующим текстом:

«**6.3.6** Применение двигателей, имеющих типовое одобрение, на судне должно производиться в соответствии со статьей 4 Регламента (ЕС) 2016/1628 от 14 сентября 2016.».



122 **Существующий пункт 6.3.7** заменяется следующим текстом:

**«6.3.7** После монтажа на судне, но перед вводом в эксплуатацию, двигатели проверяются в соответствии со статьей 9.06 стандарта ES-TRIN. Эти проверки, завершаются регистрацией двигателя в свидетельстве для судна внутреннего плавания или внесением изменений в существующее свидетельство для судна внутреннего плавания, при удовлетворительных результатах освидетельствования.».

123 **Существующий пункт 6.3.8** заменяется следующим текстом:

**«6.3.8** В случае двигателей с системами очистки выхлопных газов, эти системы должны быть проверены согласно Технической инструкции завода-изготовителя с учетом статьи 9.09 стандарта ES-TRIN и рекомендаций Регламента (ЕС) 2016/1628 от 14 сентября 2016, что подтверждается при освидетельствованиях, указанных в 6.3.7.».

124 **Существующий пункт 6.3.9** заменяется следующим текстом:

**«6.3.9** На борту судна должны храниться копия Свидетельства о типовом одобрении, техническая инструкция завода-изготовителя и протокол параметров двигателя в соответствии со статьей 9.01 стандарта ES-TRIN. Техническая инструкция завода-изготовителя и протокол параметров двигателя могут быть включены в Технический файл выбросов судового дизельного двигателя.».

125 **Существующий пункт 6.3.10** заменяется следующим текстом:

**«6.3.10** После каждого существенного изменения в двигателе, если такое изменение может повлиять на выбросы, за исключением допускаемых регулировок и замены компонентов, указанных изготовителем в одобренной Технической инструкции завода-изготовителя, должны быть проведены специальные испытания в соответствии со статьей 9.08 стандарта ES-TRIN, подтверждающие, что несмотря на изменения, уровень выбросов из двигателя удовлетворяет требованиям статьи 18 Регламента (ЕС) 2016/1628 от 14 сентября 2016.».

## **6.4 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОЗОНОРАЗРУШАЮЩИХ ВЕЩЕСТВ**

126 **Пункт 6.4.3.1. Первый абзац** заменяется следующим текстом:

**«6.4.3.1** Эксплуатация новых установок, содержащих озоноразрушающие вещества, указанные ниже, запрещается на всех судах. Эксплуатация установок, содержащих гидрохлорфторуглероды (ГХФУ) запрещается на всех судах с 1 января 2020 г.».

## **6.5 СОДЕРЖАНИЕ СЕРЫ В СУДОВОМ ТОПЛИВЕ**

127 **Существующий пункт 6.5.1** заменяется следующим текстом:

**«6.5.1** Содержание серы в жидком топливе, используемом на судне, эксплуатирующемся в территориальных водах стран ЕС, включая внутренние водные пути и порты, должно удовлетворять требованиям соответствующей Директивы (ЕС) 2016/802 Европейского Парламента и Совета от 11 мая 2016 г. с изменениями.».

128 **Существующий пункт 6.5.4** заменяется следующим текстом:

**«6.5.4** Как альтернатива, на судах может применяться система очистки выхлопных газов в соответствии со статьей 9 Директивы (ЕС) 2016/802 Европейского Парламента и Совета от 11 мая 2016 г., одобренная Администрацией с учетом положений Регламента ЕС №2099/2002 Европейского Парламента и Совета от 5 ноября 2002 г. для

уменьшения общего выброса окислов серы из главных и вспомогательных двигателей до пределов, эквивалентных ограничениям по содержанию серы в жидком судовом топливе, указанным в 6.5.1.».

## **ЧАСТЬ XIV. ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ, ПЕРЕВОЗЯЩИМ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ**

### **1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ**

129 **Пункт 1.2.1.** Существующее определение «ВОПОГ» заменяется следующим текстом:

«ВОПОГ — Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, принятое Административным комитетом, включая Правила ВОПОГ, применимость которых оговорена непосредственно в действующей версии Правил ВОПОГ<sup>1</sup>.

Примечание. С 1 января 2019 г. применяются Правила ВОПОГ-2019 (ECE/TRANS/276 с поправками ECE/ADN/45, ECE/ADN/45/Corr.1, ECE/ADN/45/Add.1, ECE/AND/45/Add.1/Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64, приложения II и III, и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/68, приложения IV и V. С 01 января 2021 года вступают в силу поправки к Правилам ВОПОГ, содержащиеся в документе ECE/ADN/54).

<sup>1</sup> Правила ВОПОГ размещены на сайте <http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>.)».

130 **Пункт 1.2.1.** Определение «Классификация взрывоопасных зон» заменяется следующим текстом:

«Классификация взрывоопасных зон (см. Директиву 99/92/ЕС Европейского Парламента и Совета от 16 декабря 1999 г.):

Зона 0 – места, где взрывоопасные среды, образуемые газами, парами или взвесями, присутствуют постоянно или в течение длительных периодов времени;

Зона 1- места, где взрывоопасные среды, образуемые газами, парами или взвесями, могут возникать при нормальном функционировании;

Зона 2 – места, где взрывоопасные среды, образуемые газами, парами или взвесями, не могут возникать при нормальном функционировании или где такая взрывоопасная среда сохраняется, в случае ее образования, лишь в течение короткого периода времени.».

131 **Пункт 1.2.1.** Определение «Индикатор легковоспламеняющихся газов» заменяется следующим текстом

«Индикатор легковоспламеняющихся газов □ переносной прибор, позволяющий измерить любую значительную концентрацию воспламеняющихся газов ниже их нижнего предела взрываемости (НПВ) и четко указывающий концентрацию таких газов. Индикаторы газов могут быть рассчитаны на измерение только воспламеняющихся газов или на измерение воспламеняющихся газов и кислорода. Этот прибор должен быть сконструирован таким образом, чтобы измерения могли производиться без необходимости входа в пространства, подлежащие проверке.».

132 Определение «Правила ВОПОГ» исключается.

### **1.3 ОБЪЕМ ТЕХНИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ**

133 Вводятся **новые пункты 1.3.4 – 1.3.6** следующего содержания:

«**1.3.4** Список документов, которые должны находиться на борту судна, указан в 8.1.2 Правил ВОПОГ. Если применимо, на борту судов также должны быть иные документы, предписанные Правилами ВОПОГ (например, 8.1.6-8.1.11).

**1.3.5** Конструкция и оборудование судов должна отвечать требованиям Правил ВОПОГ. Для наливных судов, предназначенных для перевозки наливом опасных грузов по реке Дунай, конструкция корпуса должна удовлетворять требованиям Правил ВОПОГ. Для наливных судов, предназначенных для перевозки наливом опасных грузов помимо реки Дунай на других реках Европы, конструкция корпуса должна удовлетворять требованиям Правил перевозки опасных грузов по Рейну (ГПОГР).

Конструкция, оборудование и устройства судов для перевозки вредных жидких веществ наливом в зависимости от наименования перевозимого груза, а также растительных масел наливом, указанных в части XI «Сводная таблица технических требований» Правил классификации и постройки химовозов, должны соответствовать положениям Правил ВОПОГ и Правил классификации и постройки химовозов в зависимости от того, что применимо.

**1.3.6** При удовлетворительных результатах первоначального освидетельствования на судно может быть выдано Свидетельство о допущении в соответствии с положениями 1.16 Правил ВОПОГ и с учетом разд. 7 части III «Освидетельствование средств безопасности плавания и охраны окружающей среды» настоящих Правил.».