

Distr.: Restricted
28 September 2017

Russian only

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Шестьдесят первая сессия

Женева, 4-6 октября 2017 года

Пункт 6 с) предварительной повестки дня

Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях: Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61)

Перевод текста Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), на русский язык

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей шестидесятой сессии поручила секретариату начать работу по подготовке перевода текста на русский язык Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП) версии 2015 года, принятого Европейским комитетом по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) 16 ноября 2015 года (ECE/TRANS/SC.3/203, пункт 66). В настоящем документе приводится перевод на русский язык части III «Специальные положения» и части IV «Переходные положения»*.

Настоящий документ подготовлен секретариатом на базе перевода на русский язык Правил освидетельствования судов на Рейне 1995 года^{1**}, подготовленного ЕЭК ООН, текста резолюции № 61, рабочих материалов Группы добровольцев по резолюции № 61 и переводов отдельных глав ЕС-ТТСВП, выполненных ЕЭК ООН в рамках продолжения работы по пересмотру резолюции № 61. Приведенный текст может служить лишь как справочное издание для делегаций, работающих на русском языке. Действующий текст ЕС-ТТСВП издания 2017 года на английском, французском, немецком и нидерландском языках расположен на официальном сайте КЕСНИ по адресу www.cesni.eu/documents/es-trin-2017/, текст ЕС-ТТСВП издания 2015 года — по адресу www.cesni.eu/documents/es-trin/.

* Перевод части I «Общие положения» и части II «Положения в отношении конструкции, оборудования и снабжения судов» стандарта ЕС-ТТСВП издания 2015 года приведен в неофициальном документе SC.3/WP.3 № 7 (2017).

** www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/RVBR%202004%20R%20final.pdf

**Европейский комитет по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства
(КЕСНИ)**

Издание 2015/1

**Европейский стандарт, устанавливающий
технические требования для судов
внутреннего плавания**

(ЕС-ТТСВП)

Часть III «Специальные положения»

Часть IV «Переходные положения»

ЧАСТЬ III СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 19 ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ПАССАЖИРСКИМ СУДАМ

Статья 19.01 Общие положения

1. Не применяются следующие положения:
 - a) Статья 3.02(1)(b);
 - b) Статьи 4.01-4.03;
 - c) Статья 8.08(2), второе предложение, и (7);
 - d) Статья 10.14(3), второе предложение, для номинального напряжения свыше 50 В.
2. На пассажирских судах не допускается к применению следующее оборудование:
 - a) светильники, работающие на сжиженном газе или жидком топливе, в соответствии со статьей 15.07(3), второе предложение;
 - b) приборы с фитильными горелками в соответствии со статьей 16.02(2) и (3),
 - c) печи с испарительными горелками в соответствии со статьей 16.04;
 - d) отопительное оборудование и котлы на твердом топливе в соответствии со статьей 16.07;
 - e) установки, работающие на сжиженном газе в соответствии с главой 17.
3. Несамостоятельные суда не допускаются к перевозке пассажиров.
4. На пассажирских судах должны быть предусмотрены места для пользования лицами с ограниченной подвижностью в соответствии с положениями настоящей главы.
5. Как отступление от статьи 7.02(2), первое предложение, область ограниченного обзора рулевого по носу судна в состоянии порожнем, с половиной запасов и без балласта не должна превышать меньшее из двух значений: две длины судна или 250 м.
6. Как отступление от статьи 7.02(3), третий абзац, если достаточная неограниченная область обзора в корму не может быть обеспечена, пассажирское судно должно быть оборудовано надлежащими вспомогательными средствами. Если эти средства не обеспечивают неограниченный обзор в ночное время, в свидетельство судна внутреннего плавания должно быть внесено соответствующее ограничение.

Статья 19.02 Корпус

1. В ходе периодических освидетельствований толщина наружной обшивки корпуса стальных пассажирских судов определяется следующим образом:
 - a) минимальная толщина t_{min} днищевой, скуловой и бортовой обшивки наружных корпусов пассажирских судов определяется в соответствии с большей из величин, полученных по следующим формулам:

$$t_{1min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [мм];}$$

$$t_{2min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_F} \text{ [мм].}$$

В этих формулах:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

a = шпация в продольном или поперечном наборе [мм]; при шпации менее 400 мм принимается $a = 400$ мм;

- b) толщина листов обшивки может быть меньше минимального значения, определенного в соответствии с подпунктом а), если допускаемое значение определено и подтверждено на основе математического доказательства достаточной прочности корпуса судна (продольной, поперечной и местной);
 - c) значение толщины обшивки, рассчитанное в соответствии с подпунктом а) или b), ни в одной точке корпуса не должно быть меньше 3 мм;
 - d) замена листов обшивки должна производиться в случае, если толщина днищевой, скуловой или бортовой обшивки меньше минимального значения, полученного в соответствии с подпунктом а) или b) с учетом подпункта c).
2. Количество и расположение переборок должны быть выбраны таким образом, чтобы в случае течи судно оставалось на плаву в соответствии со статьей 19.03(7)-(13). Каждый из участков внутренней конструкции, оказывающий влияние на эффективность деления пассажирских судов на отсеки, должен быть водонепроницаемым и должен быть спроектирован так, чтобы не нарушить непроницаемость отсека.
 3. Для определения расположения таранной переборки и ахтерпиковой переборки должны применяться положения статьи 3.03(1), при этом в качестве расчетной должна использоваться длина по ватерлинии L_{WL} , а не длина судна.
 4. Поперечная переборка может иметь выступ при условии, что все части этого выступа находятся в безопасной зоне.
 5. Переборки, учтенные при расчете остойчивости поврежденного судна в соответствии со статьей 19.03(7)-(13), должны быть водонепроницаемыми и доводиться до палубы переборок. Если палуба переборок отсутствует, они должны превышать предельную линию погружения по меньшей мере на 0,2 м.
 6. Количество отверстий в этих переборках должно быть сведено к минимуму, допускаемому для данного типа конструкции судна и его нормальной эксплуатации. Отверстия и проходы не должны оказывать неблагоприятного воздействия на водонепроницаемость переборок.
 7. В таранных переборках не должно быть отверстий или дверей.
 8. В переборках, отделяющих машинное отделение от пассажирских помещений или жилых помещений для экипажа и судового персонала, не должно быть дверей.
 9. Двери в переборках, указанных в пункте (5), которые открываются и закрываются вручную и не оборудованы механизмом дистанционного управления, допускаются только в местах, недоступных для пассажиров. Они должны:
 - a) постоянно быть закрытыми и открываться только для прохода на короткое время;
 - b) быть оснащены надлежащими приспособлениями, обеспечивающими их быстрое и надежное закрытие;
 - c) иметь с обеих сторон надпись: «Закройте дверь немедленно после прохода».
 10. Двери в переборках, указанных в подпункте (5), остающиеся открытыми в течение длительного времени, должны отвечать следующим требованиям:
 - a) должна быть предусмотрена возможность их закрытия с обеих сторон переборки, а также из легкодоступного места выше палубы переборок;

- b) после того, как дверь была закрыта с помощью дистанционного управления, должна быть предусмотрена возможность ее надежного открытия с рядом расположенного места и надежного закрытия. Закрытию дверей не должны мешать коврики, подгибы напольных покрытий или другие препятствия;
 - c) время, требуемое для процесса дистанционного закрытия, должно составлять не менее 30 с и не более 60 с;
 - d) в процессе закрытия должна срабатывать автоматическая звуковая сигнализация, приводимая в действие дверью;
 - e) должна обеспечиваться возможность работы привода дверей и сигнализации независимо от главного судового источника энергии. На посту дистанционного управления должно быть предусмотрено устройство, показывающее, открыта дверь или закрыта.
11. Двери в переборках, указанных в пункте (5), и их приводы должны быть расположены в безопасной зоне.
 12. Рулевая рубка должна быть оснащена сигнализацией, показывающей, которая из дверей в переборках, указанных в пункте (5), открыта.
 13. Трубопроводы с открытыми концами и вентиляционные трубы должны прокладываться таким образом, чтобы в случае вероятного затопления исключалась возможность затопления через них других помещений или резервуаров.
 - a) Если несколько отсеков напрямую сообщаются между собой через трубопроводы или вентиляционные трубы, эти трубопроводы и трубы должны быть выведены в надлежащее место выше ватерлинии в соответствии с наиболее неблагоприятными условиями затопления.
 - b) Требование подпункта (a) для трубопроводов может не соблюдаться, если они оснащены запорной арматурой в местах прохождения сквозь переборки, которой можно дистанционно управлять с места выше палубы переборок.
 - c) Если 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.
 14. Органы дистанционного управления дверей в переборках в соответствии с пунктом (10) и запорная арматура в соответствии с пунктом (13)(b), расположенные над палубой переборки, должны быть четко обозначены надлежащим образом.
 15. При наличии двойного дна высота междудонного пространства должна составлять по меньшей мере 0,60 м; при наличии двойных бортов расстояние между ними должно составлять не менее 0,60 м.
 16. Бортовые иллюминаторы могут быть расположены ниже предельной линии погружения при условии, что они являются водонепроницаемыми, не открываются, обладают достаточной прочностью и соответствуют предписаниям статьи 19.06(14).

Статья 19.03 **Остойчивость**

1. С помощью расчетов, основанных на результатах применения стандарта остойчивости неповрежденного судна, заявитель должен доказать, что остойчивость неповрежденного судна является достаточной. Все расчеты должны производиться без учета дифферента или затопления. Данные, касающиеся судна порожнем, на основе которых рассчитывается остойчивость, определяются с помощью опыта кренования.

2. Остойчивость неповрежденного судна должна быть доказана для следующих стандартных условий загрузки:
- а) в начале рейса:
100 % пассажиров, 98 % запасов топлива и пресной воды, 10 % сточных вод;
 - б) во время рейса:
100 % пассажиров, 50 % запасов топлива и пресной воды, 50 % сточных вод;
 - в) в конце рейса:
100 % пассажиров, 10 % запасов топлива и пресной воды, 98 % сточных вод;
 - д) порожнем:
без пассажиров, с 10 % запасов топлива и пресной воды; без сточных вод.

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

Кроме того, необходимо удостовериться в выполнении требования пункта 3(d) для следующих условий загрузки:

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

3. Доказательство достаточной остойчивости неповрежденного судна расчетным путем должно быть представлено с использованием следующих определений для остойчивости неповрежденного судна и для указанных в пункте (2)(a)-(d) стандартных условий загрузки:
- а) наибольшее восстанавливающее плечо h_{max} имеет место при угле крена $\varphi_{max} \geq (\varphi_{mom} + 3^\circ)$ и должно составлять не менее 0,20 м. Однако при $\varphi_f < \varphi_{max}$ восстанавливающее плечо при угле затопления φ_f должно составлять не менее 0,20 м;
 - б) угол затопления φ_f должен составлять не менее $(\varphi_{mom} + 3^\circ)$;
 - в) площадь A под диаграммой восстанавливающих плеч в зависимости от положения φ_f и φ_{max} должна быть равна по меньшей мере следующим величинам:

| Случай | | | A |
|--------|--|--------------------------------|---|
| 1 | $\varphi_{max} \leq 15^\circ$ или $\varphi_f \leq 15^\circ$ | | 0,05 м · рад до меньшего из углов φ_{max} или φ_f |
| 2 | $15^\circ < \varphi_{max} < 30^\circ$ | $\varphi_{max} \leq \varphi_f$ | 0,035 + 0,001 · (30 – φ_{max}) м · рад до угла φ_{max} |
| 3 | $15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$ | $\varphi_{max} > \varphi_f$ | 0,035 + 0,001 · (30 – φ_f) м · рад до угла φ_f |
| 4 | $\varphi_{max} \geq 30^\circ$ и $\varphi_f \geq 30^\circ$ | | 0,035 м · рад до угла $\varphi = 30^\circ$ |

Где:

- h_{max} наибольшее восстанавливающее плечо;
- φ угол крена;
- φ_f угол затопления, т.е. угол крена, при котором отверстия в корпусе, надстройке или рубках, которые не могут быть задраены до достижения водонепроницаемости, погружены в воду;
- φ_{mom} максимальный угол крена в соответствии с подпунктом (е);
- φ_{max} угол крена, соответствующий наибольшему восстанавливающему плечу;
- A площадь под диаграммой восстанавливающих плеч;

- d) начальная метацентрическая высота GM_0 с поправкой на влияние свободных поверхностей жидкости в цистернах должна составлять не менее 0,15 м;
- e) в каждом из следующих двух случаев угол крена φ_{mom} не должен превышать 12° :
- aa) при действии кренящего момента от скопления людей и воздействия ветра в соответствии с пунктами 4 и 5;
- bb) при действии кренящего момента от скопления людей и циркуляции в соответствии с пунктами 4 и 6;
- f) остаточный надводный борт при действии кренящего момента от скопления людей, воздействия ветра и циркуляции в соответствии с подпунктами (4), (5) и (6), должен быть не менее 0,20 м;
- g) расстояние безопасности для судов с иллюминаторами или другими отверстиями в корпусе ниже палубы переборок, не являющимися водонепроницаемыми, при действии всех трех кренящих моментов, указанных в подпункте (f), должно составлять по меньшей мере 100 мм.
4. Кренящий момент от скопления людей у одного борта M_p рассчитывается по следующей формуле:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [кНм]}$$

P = общая масса людей на борту в [т], вычисленная путем сложения максимально разрешенного числа пассажиров и наибольшего количества судового персонала и членов экипажа в нормальных эксплуатационных условиях, принимая среднюю массу одного человека равной 0,075 т;

y = поперечное отстояние центра тяжести общей массы людей P от диаметральной плоскости, в [м];

g = ускорение свободного падения ($g = 9,81 \text{ м/с}^2$);

P_i = масса людей, приходящаяся на площадь A_i , в [т];

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [т]}$$

Где:

A_i = площадь, занимаемая людьми, в [м²];

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, лавками, n_i рассчитывается исходя из того, что на одного пассажира отводится сидячее место размером 0,50 м по ширине на 0,75 м в глубину;

y_i = поперечное отстояние геометрического центра площади A_i от диаметральной плоскости, в [м].

Расчеты должны производиться применительно к скоплению людей как у левого, так и правого борта.

Распределение людей должно соответствовать наиболее неблагоприятному случаю с точки зрения остойчивости. При этом каюты считаются незанятыми.

Для расчета различных условий загрузки центр тяжести одного человека принимается расположенным на высоте 1 м над самой низкой точкой палубы при $0,5 L_{wl}$ без учета седловатости палубы, а масса одного человека принимается равной 0,075 т.

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

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

$1,5 \cdot F_{max} \cdot 0,075$ для каютных судов

где:

F_{max} = максимально разрешенное количество пассажиров на борту

$y = B/2$ в [м].

5. Кренящий момент от статического действия ветра M_w рассчитывается следующим образом:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot \left(L_w + \frac{T}{2} \right) \text{ [кНм]}$$

где:

p_w = удельная ветровая нагрузка, равная 0,25 кН/м²;

A_w = площадь парусности судна над плоскостью ватерлинии для рассматриваемых условий загрузки в [м²];

l_w = расстояние от центра тяжести площади парусности A_w над плоскостью ватерлинии для рассматриваемых условий загрузки, в [м].

При расчете площади парусности судна необходимо учесть возможную выгородку палубы тентами и подобными съемными конструкциями.

6. Кренящий момент от действия центробежной силы (M_{dr}), вызванной циркуляцией судна, рассчитывается следующим образом:

$$M_{dr} = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot \frac{D}{L_{WL}} \cdot \left(KG - \frac{T}{2} \right) \text{ [кНм]}$$

где:

c_{dr} = коэффициент, равный 0,45;

C_B = коэффициент полноты водоизмещения (если он неизвестен, то принимается равным 1,0);

v = максимальная скорость судна, в [м/с];

KG = расстояние от центра тяжести до основной плоскости, в [м].

Для пассажирских судов с системами движителей в соответствии со статьей 6.06 M_{dr} вычисляется исходя из результатов опытных или модельных испытаний либо путем соответствующих расчетов.

7. Расчет, основанном на методе потери плавучести, заявитель должен доказать, что остойчивость поврежденного судна является достаточной. Расчет окончательной стадии затопления производится методом «потери плавучести», а промежуточные стадии затопления рассчитываются методом добавленных масс. Все расчеты должны производиться без учета крена и затопления.
8. В случае затопления плавучесть судна должна быть доказана для стандартных условий загрузки, указанных в подпункте (2). Соответственно, математическое доказательство достаточной остойчивости должно быть представлено для трех промежуточных стадий затопления (25 %, 50 % и 75 % заполнения от конечного затопления) и для конечной стадии затопления.
9. Пассажирские суда должны соответствовать требованиям 1-отсечной и 2-отсечной непотопляемости.

При рассмотрении затопления надлежит исходить из следующих предполагаемых размеров повреждения:

| | 1-отсечная непотопляемость | 2-отсечная непотопляемость |
|------------------------------|---|--|
| Размеры бортовых повреждений | | |
| длина l [м] | $0,10 \cdot L_{WL}$, но не менее 4,00 м | $0,05 \cdot L_{WL}$, но не менее 2,25 м |
| ширина b [м] | $B/5$ | 0,59 |
| по вертикали h [м] | от днища неограниченно вверх | |
| Размеры повреждений по днищу | | |
| длина l [м] | $0,10 \cdot L_{WL}$, но не менее 4,00 м | $0,05 \cdot L_{WL}$, но не менее 2,25 м |
| ширина b [м] | $B/5$ | |
| по вертикали h [м] | 0,59; трубопроводы, установленные в соответствии со статьей 19.02(13)(с), считаются неповрежденными | |

- a) для 1-отсечной непотопляемости переборки считаются неповрежденными, если расстояние между двумя смежными переборками превышает размер зоны повреждения. Продольные переборки на расстоянии, меньшем, чем $B/3$, измеренном перпендикулярно осевой линии от наружной обшивки при наибольшей осадке, в расчетах не учитываются. Выступ в поперечной переборке длиной более 2,50 м считается продольной переборкой;
- b) для 2-отсечной непотопляемости каждая переборка внутри поврежденной зоны считается поврежденной. Это означает, что расположение переборок должно быть выбрано таким образом, чтобы пассажирское судно оставалось на плаву при затоплении двух или более смежных отсеков в продольном направлении;
- c) самая нижняя точка каждого отверстия, не являющегося водонепроницаемым (например, дверей, иллюминаторов, лазов и люков), в конечной стадии затопления должна находиться на расстоянии по меньшей мере 0,10 м над ватерлинией поврежденного судна. В конечной стадии затопления палуба переборок не должна быть погружена в воду;
- d) коэффициент проницаемости принимается равным 95 %. Если в результате расчетов доказано, 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:

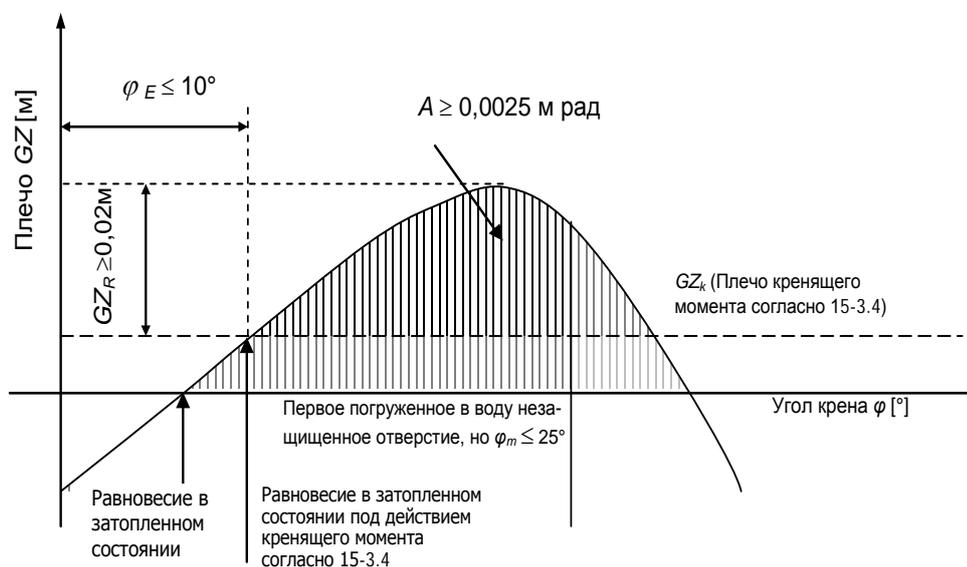
| | |
|--|--------------|
| Салоны | 95 % |
| Машинное и котельное отделения | 85 % |
| Багажные отделения и кладовые | 75 % |
| Междудонное пространство, топливные цистерны, балластные и прочие цистерны в зависимости от того, должны ли эти емкости в соответствии с их назначением считаться заполненными или порожними, когда судно погружено по плоскость наибольшей осадки | 0 % или 95 % |

- e) если повреждение с размерами меньшими, чем указанные выше, может привести к более тяжелым последствиям в отношении крена или уменьшения метацентрической высоты, оно должно быть учтено для целей расчетов.

10. На всех промежуточных стадиях затопления, указанных в (8), должны соблюдаться следующие критерии:

- a) Угол крена φ в состоянии равновесия на рассматриваемой промежуточной стадии затопления не должен превышать 15° ;

- b) вне крена в состоянии равновесия на рассматриваемой промежуточной стадии затопления положительная площадь под кривой восстанавливающих плеч должна соответствовать восстанавливающему плечу $GZ \geq 0,02$ м до погружения первого незащищенного отверстия или достижения угла крена φ , равного 25° ;
- c) отверстия, не являющиеся водонепроницаемыми, не должны погружаться в воду при отсутствии крена в положении равновесия в рассматриваемой промежуточной стадии затопления;
- d) Расчет влияния свободных поверхностей на всех промежуточных стадиях затопления должен быть основан на общей площади поверхности поврежденных отсеков.
11. В конечной стадии затопления должны соблюдаться следующие критерии при учете кренящего момента в соответствии с подпунктом (4):
- a) угол крена φ_E не должен превышать 10° ;
- b) вне состояния равновесия положительная площадь под кривой восстанавливающих плеч должна соответствовать восстанавливающему плечу $GZ_R \geq 0,02$ м с площадью $A \geq 0,0025$ м рад. Эти минимальные величины остойчивости должны быть соблюдены до погружения первого незащищенного отверстия или в любом случае до достижения угла крена $\varphi_m = 25^\circ$;



Где:

- φ_E = угол крена в конечной стадии затопления с учетом кренящего момента согласно разделу 4;
- φ_m = угол заката или угол погружения первого незащищенного отверстия, либо 25° ; используется наименьшая из этих величин;
- GZ_R = остаточное восстанавливающее плечо в конечной стадии затопления с учетом кренящего момента согласно разделу 4;
- GZ_K = плечо кренящего момента согласно разделу 4.
- c) отверстия, не являющиеся водонепроницаемыми, не должны погружаться в воду до достижения положения равновесия; если же такие отверстия погружаются в воду до достижения этого положения, то помещения, которые становятся при этом доступными, считаются затопленными при расчете аварийной остойчивости.
12. Запорные устройства, обеспечивающие водонепроницаемость, должны быть помечены соответствующим образом.

13. Если предусмотрены отверстия для перетока, уменьшающие несимметричное затопление, они должны отвечать следующим требованиям:

- a) для расчета перетока надлежит применять Резолюцию ИМО А.266 (VIII)²;
- b) они должны быть автоматическими;
- c) они не должны быть оснащены запорными устройствами;
- d) время, требуемое для полной компенсации несимметричности, не должно превышать 15 мин.

Статья 19.04

Расстояние безопасности и надводный борт

1. Расстояние безопасности должно равняться, по меньшей мере, сумме следующих значений:
 - a) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при допустимом угле крена в соответствии со статьей 19.03(3)(e); и
 - b) остаточного расстояния безопасности в соответствии со статьей 19.03(3)(g).

Для судов, не имеющих палубы переборок, расстояние безопасности должно составлять не менее 0,5 м.

2. Величина надводного борта должна равняться, по меньшей мере, сумме следующих значений:
 - a) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при угле крена в соответствии со статьей 19.03(3)(e); и
 - b) остаточного надводного борта в соответствии со статьей 19.03(3)(f).

При этом надводный борт должен составлять не менее 0,3 м.

3. Плоскость максимальной осадки должна определяться таким образом, чтобы соблюдались расстояние безопасности в соответствии с подпунктом (1) и величина надводного борта в соответствии с подпунктом (2) и статьями 19.02 и 19.03.

Плоскость максимальной осадки должна выбираться так, чтобы она соответствовала расстоянию безопасности в соответствии с (1), надводному борту в соответствии с (2) и статьями 19.02 и 19.03.

4. По соображениям безопасности орган по освидетельствованию может устанавливать большее расстояние безопасности или более высокую величину надводного борта.

Статья 19.05

Максимальное разрешенное число пассажиров

1. Орган по освидетельствованию устанавливает максимальное разрешенное число пассажиров и вносит его в свидетельство судна внутреннего плавания.
2. Максимальное разрешенное число пассажиров не должно превышать ни одну из следующих величин:
 - a) количество пассажиров, на которое рассчитана площадь путей эвакуации в соответствии со статьей 19.06(8);

² Резолюция ИМО А.266 (VIII), принятая 20 ноября 1973 г. — Рекомендации о типовом методе оценки устройств перетока на пассажирских судах.

- b) количество пассажиров, на котором основан расчет остойчивости в соответствии со статьей 19.03;
 - c) количество спальных мест на каютных пассажирских судах, совершающих рейсы, предусматривающие ночные стоянки.
3. Для каютных судов, которые также используются для дневных рейсов, число пассажиров рассчитывается как для дневного рейса, так и для рейса, занимающего несколько дней, и вносится в свидетельство.
4. Максимальное разрешенное число пассажиров должно указываться на борту судна четкими надписями в хорошо просматриваемых местах.

Статья 19.06

Помещения и места для пассажиров

1. Помещения для пассажиров должны:
- a) на всех палубах быть расположены в корму от плоскости таранной переборки и, если они расположены ниже палубы переборок, в нос от плоскости кормовой переборки;
 - b) быть герметично отделены от машинного и котельного отделений.

Участки палубы, выгороженные тентами и подобными съемными конструкциями, расположенными не только сверху, но и простирающимися, полностью или частично, до борта, должны отвечать тем же требованиям, что и для выгороженных помещений для пассажиров.

2. Шкафы или помещения, указанные в пункте 14.13 и предназначенные для хранения воспламеняющихся жидкостей, должны быть расположены вне участков, предназначенных для пассажиров.
3. Количество и ширина выходов из помещений для пассажиров должны соответствовать следующим требованиям:
- a) Помещения или группы помещений, предназначенные или оборудованные не менее чем для 30 пассажиров либо имеющие спальные места не менее чем для 12 пассажиров, должны иметь по меньшей мере два выхода. На судах, совершающих дневные рейсы, один из этих двух выходов может быть заменен двумя аварийными выходами; для помещений (за исключением кают) и групп помещений, имеющих только один выход, должен быть предусмотрен по крайней мере один аварийный выход.
 - b) Если помещения расположены ниже палубы переборок, то в качестве одного из выходов может служить дверь в непроницаемой переборке в соответствии со статьей 19.02(10), ведущая в смежный отсек, из которого существует прямой выход на верхнюю палубу. Второй выход должен вести непосредственно на палубу переборок или, если он может использоваться в качестве аварийного выхода в соответствии с подпунктом i), на открытую палубу. Данное требование не относится к индивидуальным каютам.
 - c) Выходы в соответствии с подпунктами (a) и (b) должны быть надлежащим образом оборудованы и иметь ширину в свету не менее 0,80 м и высоту в свету не менее 2,00 м. Для дверей пассажирских кают и других небольших помещений ширина в свету может быть уменьшена до 0,70 м.
 - d) В случае помещений или группы помещений, предназначенных для более чем 80 пассажиров, суммарная ширина всех выходов, которые предусмотрены для пассажиров и которыми они должны воспользоваться в случае аварии, должна составлять не менее 0,01 м на одного пассажира.
 - e) Если общая ширина выходов определяется по числу пассажиров, то ширина каждого выхода должна составлять не менее 0,005 м на одного пассажира.

- f) аварийные выходы должны иметь минимальную длину стороны не менее 0,60 м либо минимальный диаметр 0,70 м. Они должны открываться в направлении выхода и быть помечены с обеих сторон.
 - g) Выходы из помещений, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету не менее 0,90 м. Выходы, обычно используемые для посадки и высадки людей с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету не менее 1,50 м.
4. Двери пассажирских помещений должны отвечать следующим требованиям:
- a) Двери пассажирских помещений, кроме дверей, ведущих в проходы, должны открываться наружу или быть раздвижными.
 - b) Двери кают должны иметь такую конструкцию, чтобы в любой момент их можно было также отпереть снаружи.
 - c) В случае дверей с силовым приводом должна обеспечиваться возможность их легкого открывания в случае прекращения подачи энергии.
 - d) В случае дверей, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, в направлении открывания двери должно быть предусмотрено расстояние не менее 0,60 м между внутренней кромкой дверной коробки со стороны замка и прилегающей стеной, перпендикулярной ей.
5. Коридоры между помещениями должны отвечать следующим требованиям:
- a) они должны иметь ширину в свету не менее 0,80 м. Если они ведут в помещения, используемые более чем 80 пассажирами, то они должны соответствовать положениям (3)(d) и (e) касающимся ширины выходов в коридоры между помещениями.
 - b) они должны иметь высоту в свету не менее 2,00 м.
 - c) коридоры между помещениями, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету, равную 1,30 м. Коридоры шириной более 1,50 м должны быть оснащены перилами с обеих сторон.
 - d) если в какую-либо часть судна или помещения, предназначенное для пассажиров, ведет только один коридор, то его ширина в свету должна составлять не менее 1,00 м.
 - e) в коридорах между помещениями не должно быть трапов или ступенек.
 - f) они должны вести только на открытые палубы, в помещения или на лестничные площадки.
 - g) тупиковые окончания коридоров должны иметь в длину не более 2,00 м.
6. В дополнение к положениям подпункта (5), пути эвакуации должны отвечать следующим требованиям:
- a) трапы, выходы и аварийные выходы должны быть расположены таким образом, чтобы в случае пожара в любой конкретной части судна обеспечивалась возможность безопасной эвакуации из других зон.
 - b) пути эвакуации должны вести в пространства для эвакуации кратчайшим путем в соответствии со подпунктом (8).
 - c) пути эвакуации не должны проходить через машинные помещения или камбузы.
 - d) ни в какой точке путей эвакуации не должно быть вертикальных трапов, скоб-трапов или подобных конструкций.
 - e) двери, ведущие к путям эвакуации, должны иметь такую конструкцию, чтобы не уменьшать минимальную ширину путей эвакуации, указанную в пункте (5)(a) или (d).
 - f) пути эвакуации и аварийные выходы должны иметь четкую маркировку. Подсветка маркировки должна обеспечиваться за счет системы аварийного освещения.
7. Пути эвакуации и аварийные выходы должны иметь надлежащую систему обозначения маршрутов эвакуации.

8. Для всех лиц, находящихся на борту, должны быть предусмотрены места сбора, отвечающие следующим требованиям:
- a) общая площадь мест сбора A_S должна быть не меньше следующей величины:
суда, совершающие дневные рейсы: $A_S = 0,35 \cdot F_{max} [m^2]$
каютные суда: $A_S = 0,45 \cdot F_{max} [m^2]$
где:
 F_{max} = максимальное разрешенное число пассажиров на борту судна.
 - b) площадь каждого отдельного места сбора людей или их эвакуации должна превышать 10 м².
 - c) в местах сбора не должно находиться передвижной или стационарно установленной мебели.
 - d) если в помещении, в котором определены места сбора людей, установлена передвижная мебель, то должны быть предприняты надлежащие меры во избежание ее скольжения.
 - e) если в помещении, в котором определены места сбора людей, установлены стационарные сиденья или скамьи, то при расчете общей площади мест для сбора людей в соответствии с подпунктом (а), соответствующее им число лиц может не приниматься в расчет. Однако число лиц, для которых учтены стационарные сиденья или скамьи, не должно превышать количество человек, на которое рассчитаны места сбора в данном помещении.
 - f) из мест для эвакуации должен быть обеспечен беспрепятственный доступ к спасательным средствам.
 - g) должна быть обеспечена возможность безопасной эвакуации людей из вышеуказанных мест для эвакуации с любого из бортов судна.
 - h) места сбора должны располагаться выше предельной линии погружения.
 - i) места сбора и эвакуации людей должны быть помечены соответствующим образом на плане безопасности и указаны на судне.
 - j) положения подпунктов (d) и (e) также относятся к свободным участкам палуб, на которых определены места сбора людей.
 - k) если судно оснащено коллективными спасательными средствами в соответствии со статьей 19.09(5), то количество людей, на которое они рассчитаны, может не учитываться при расчете общей площади мест сбора, указанных в подпункте (а).
 - l) однако во всех случаях, когда применяются отступления от требований подпунктов (e), (j) и (k), общая площадь в соответствии с подпунктом (а) должна быть достаточной по крайней мере для 50 % максимального разрешенного числа пассажиров.
9. Трапы, ведущие в помещения для пассажиров, и их площадки должны отвечать следующим требованиям:
- a) они должны иметь конструкцию, соответствующую Европейскому стандарту EN 13056 : 2000.
 - b) они должны иметь ширину в свету не менее 0,80 м или, если они ведут в коридоры между помещениями или пространства, используемые более чем 80 пассажирами, не менее 0,01 м на одного пассажира.
 - c) они должны иметь ширину в свету не менее 1,00 м, если они являются единственным средством доступа в помещение, предназначенное для пассажиров.
 - d) если в одном и том же помещении не имеется хотя бы одной лестничной площадки с каждого борта судна, то они должны находиться в безопасной зоне.

- е) кроме того, трапы, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны отвечать следующим требованиям:
- aa) угол наклона трапа не должен превышать 38°;
 - bb) трапы должны иметь ширину в свету не менее 0,90 м;
 - cc) винтовые трапы не допускаются;
 - dd) трапы не должны быть расположены поперек судна;
 - ee) поручни трапов должны выходить приблизительно на 0,30 м за пределы верха и низа трапа без ограничения передвижения по этим путям;
 - ff) поручни, передняя сторона по крайней мере первой и последней ступенек, а также напольное покрытие концов трапа должны быть выделены цветом.

Лифты, предназначенные для лиц с ограниченной подвижностью, и подъемные средства, такие, как ступенчатые лифты или подъемные платформы, должны иметь конструкцию, отвечающую соответствующему стандарту государства-члена.

10. Незакрытые участки палуб, предназначенные для пассажиров, должны отвечать следующим требованиям:
- a) они должны быть обнесены стационарным фальшбортом или леерным ограждением высотой не менее 1,00 м или леером, соответствующим Европейскому стандарту EN 711 :1995 для типа конструкции PF, PG или PZ. Фальшборты и ограждения палуб, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны иметь высоту не менее 1,10 м.
 - b) отверстия и оборудование для посадки и высадки, а также отверстия для погрузки и выгрузки должны быть такими, чтобы их можно было оградить, и иметь ширину в свету не менее 1,00 м. Отверстия, обычно используемые для посадки и высадки лиц с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету не менее 1,50 м.
 - c) если отверстия и оборудование для посадки и высадки не видимы из рулевой рубки, то должны быть предусмотрены оптические или электронные вспомогательные устройства.
11. Для участков судна, не предназначенных для пассажиров, в частности, путей доступа в рулевую рубку, к лебедкам и в машинные отделения, должна быть предусмотрена защита от несанкционированного проникновения. На любом таком входе должен быть нанесено условное обозначение, соответствующее рисунку 1 Приложения 4, расположенное на заметном месте.
12. Сходни должны иметь конструкцию, соответствующую Европейскому стандарту EN 14206 :2003. В качестве отступления от статьи 13.02(3)(d), их длина может составлять менее 4 м.
13. Места прохода, предназначенные для лиц с ограниченной, должны иметь ширину в свету равную 1,30 м и не должны иметь дверных выступов и порогов высотой более 0,025 м. Стены в местах прохода, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью, должны быть оборудованы поручнями, высота которых над полом составляет 0,90 м.
14. Стеклопакеты и стены в местах прохода и стекла иллюминаторов должны быть изготовлены из закаленного или многослойного стекла. Они также могут быть сделаны из синтетического материала, безопасного в противопожарном отношении.
- Прозрачные двери и стены, проходящие по всей длине мест прохода, должны быть отчетливо помечены.
15. Надстройки и их крыши, полностью состоящие из панорамных стекол, должны быть изготовлены только из материалов, которые при аварии сводят к минимуму риск причинения повреждений лицам, находящимся на борту судна.

16. Системы обеспечения питьевой водой должны по меньшей мере соответствовать требованиям статьи 15.05.
17. Должны быть предусмотрены туалеты для пассажиров. По меньшей мере один туалет должен быть приспособлен для лиц с ограниченной подвижностью в соответствии с применимым стандартом или предписанием государства-члена, и к нему должен быть обеспечен доступ из помещений, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью.
18. Каюты, в которых нет открывающихся иллюминаторов, должны быть соединены с системой вентиляции.
19. Аналогичным образом помещения, в которых размещены члены экипажа или судовой персонал, должны соответствовать положениям настоящего раздела.

Статья 19.07

Движительно-рулевой комплекс

1. В дополнение к основному движительно-рулевому комплексу суда должны быть оборудованы вторым независимым движительно-рулевым комплексом, достаточным для удержания судна на курсе в случае выхода из строя основного движительно-рулевого комплекса.
2. Второй независимый движительно-рулевой комплекс должен быть расположен в отдельном машинном отделении. Если оба машинных отделения имеют общие перегородки, то последние должны иметь конструкцию в соответствии со статьей 19.11(2).

Статья 19.08

Устройства и оборудование безопасности

1. Все пассажирские суда должны быть оборудованы устройствами внутренней связи в соответствии со статьей 7.08. Такие устройства должны быть также предусмотрены в служебных помещениях, а также в местах сбора и эвакуации для пассажиров, указанных в статье 19.06(8).
2. Все помещения для пассажиров должны находиться в пределах слышимости системы громкоговорящей связи. Эта система должна иметь мощность, достаточную для того, чтобы передаваемая информация была четко различима на фоне обычного шума. Если возможна прямая связь между рулевой рубкой и помещениями и местами для пассажиров, то нет необходимости устанавливать громкоговорители.
3. На судне должна быть предусмотрена система аварийного оповещения. Эта система должна включать:
 - a) систему аварийного оповещения, приводимую в действие пассажирами, членами экипажа или судовым персоналом с целью оповещения командного состава и экипажа судна.

Эти сигналы тревоги должны подаваться только в помещения, отведенные для командного состава и экипажа судна; их отключение может быть произведено только командным составом. Возможность включения сигнала тревоги должна быть обеспечена по меньшей мере из следующих мест:

 - aa) из каждой каюты;
 - bb) из коридоров, лифтов и лестничных шахт таким образом, чтобы расстояние до ближайшего включателя оповещения не превышало 10 м, причем каждый водонепроницаемый отсек должен быть оснащен по меньшей мере одним включателем;
 - cc) из салонов, столовых и аналогичных помещений, предназначенных для отдыха;
 - dd) из туалетов, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью;
 - ee) из машинных отделений, камбузов и аналогичных пожароопасных помещений;
 - ff) из холодильных камер и других кладовых помещений.

Включатели аварийного оповещения должны быть расположены на высоте от 0,85 м до 1,10 м над палубой;
 - b) систему аварийного оповещения пассажиров командным составом судна.

Эти сигналы тревоги должны быть четко слышимы и безошибочно различимы во всех помещениях, доступных для пассажиров. Должна быть предусмотрена возможность их включения из рулевой рубки и из мест, где постоянно находятся члены экипажа или судовой персонал;

с) систему аварийного оповещения экипажа судна и судового персонала командным составом судна, указанную в статье 7.09(1).

Система сигнализации, должна быть слышима также в помещениях для отдыха членов экипажа и судового персонала, холодильных камерах и других кладовых помещениях.

Включатели сигнализации должны быть защищены от непреднамеренного использования.

4. Каждый водонепроницаемый отсек должен быть оснащен системой сигнализации уровня трюмной воды.
5. Должны быть предусмотрены два трюмных насоса с механическим приводом.
6. Должна быть предусмотрена осушительная система со стационарными осушительными трубопроводами.
7. Должна быть предусмотрена возможность открытия холодильных камер изнутри даже при запертых дверях.
8. Помещения ниже уровня палубы, оборудованные системой подачи углекислоты для газирования напитков, должны быть оснащены автоматической системой вентиляции. Вентиляционные трубы должны быть опущены на 0,05 м ниже пола данного помещения.
9. В дополнение к аптечке первой помощи, указанной в девятом абзаце пункта 13.02(2)(f), должны быть предусмотрены дополнительные комплекты в достаточном количестве. Аптечки первой помощи и условия их хранения должны отвечать требованиям, указанным в статье 13.02(2)(f).

Статья 19.09 **Спасательные средства**

1. Помимо спасательных жилетов, указанных в статье 13.08(1), все незакрытые участки палуб, предназначенные для пассажиров, должны быть оснащены спасательными кругами по обоим бортам судна, удаленными друг от друга не более чем на 20 м. Спасательные круги считаются пригодными, если они соответствуют:
 - Европейскому стандарту EN 14144: 2003; или
 - Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС 1974), Положение 7.1 главы III, и Международному кодексу по спасательным средствам (Кодексу ЛСА), (2.1).

Половина всех предписанных спасательных кругов должна иметь плавучий лить длиной не менее 30 м и диаметром 8–11 мм. Другая половина предписанных спасательных кругов должна быть оснащена самозажигающимся буйком, работающим от элементов питания, который не может быть погашен водой.

2. В дополнение к спасательным кругам, указанным в пункте (1), в пределах досягаемости для всего судового персонала должно находиться индивидуальное спасательное оборудование согласно статье 13.08(2) Для судового персонала, не распятого по тревогам, разрешается использование ненадувных или полуавтоматически надуваемых спасательных жилетов в соответствии со статьей 13.08(2).
3. Пассажирские суда должны иметь надлежащее оборудование для безопасного перемещения людей на мелководье, берег или другое плавучее средство.
4. В дополнение к спасательным средствам, предусмотренным в разделах (1) и (2), должны быть предусмотрены индивидуальные спасательные средства в соответствии со статьей

13.08(2), для 100 % максимально допустимого числа пассажиров. Разрешается также использование ненадувных или полуавтоматически надуваемых спасательных жилетов в соответствии со стандартами, указанными в статье 13.08(2).

5. Термин «коллективные спасательные средства» включает в себя судовые шлюпки в соответствии со статьей 13.07 и спасательные плоты.

Спасательный плот должен:

- a) иметь надпись, указывающую вид использования и число лиц, на которые они рассчитаны;
- b) иметь достаточно места для сидения допускаемого количества человек;
- c) обеспечивать плавучесть не менее 750 кН на человека в пресной воде;
- d) быть оборудованы леером, прикрепленным к пассажирскому судну, для предотвращения их утери;
- e) быть изготовлены из надлежащего материала и противостоять воздействию нефти и нефтепродуктов, а также температуры до 50°C;
- f) принимать и сохранять стабильную посадку и, в этом отношении, быть оснащены соответствующими устройствами, позволяющими указанному числу лиц держаться за него;
- g) иметь оранжевый светоотражающий цвет либо постоянные светоотражающие поверхности площадью не менее 100 см²;
- h) быть в состоянии быстро и надежно спускаться на воду одним человеком с места их размещения на судне или быть спущен на воду с места размещения на судне методом свободного падения;
- i) быть снабжен соответствующими средствами для эвакуации из путей эвакуации, указанных в пункте 19.06(8), , на спасательные плоты, если расстояние по вертикали между палубой путей эвакуации и плоскостью наибольшей осадки превышает 1 м.

6. Дополнительные коллективные спасательные средства – это предметы, относящиеся к спасательным средствам, предназначенные для удержания на поверхности воды нескольких людей, оказавшихся за бортом. Они должны:

- a) иметь надпись, указывающую вид использования и число лиц, на которые они рассчитаны;
- b) обеспечивать плавучесть не менее 100 кН на человека в пресной воде;
- c) быть изготовлены из надлежащего материала и противостоять воздействию нефти и нефтепродуктов, а также температуры до 50 °C;
- d) принимать и сохранять стабильную посадку и, в этом отношении, быть оснащены соответствующими устройствами, позволяющими указанному числу лиц держаться за них;
- e) иметь оранжевый светоотражающий цвет либо постоянные светоотражающие поверхности площадью не менее 100 см²;
- f) быть в состоянии быстро и надежно спускаться на воду одним человеком с места их размещения на борту или быть спущены на воду с места размещения на судне методом свободного падения.

7. Надувные коллективные спасательные средства должны дополнительно:

- a) состоять, по меньшей мере, из двух отдельных пневматических камер;
- b) надуваться при спуске на воду автоматически или вручную;
- c) принимать и сохранять стабильную посадку независимо от нагрузки даже при заполнении воздухом лишь половины пневматических камер.

8. Спасательные средства должны быть размещены на борту таким образом, чтобы при необходимости к ним обеспечивался легкий и надежный доступ. Их местонахождение в закрывающихся вместилищах должно быть четко обозначено.
9. Спасательные средства должны проходить проверку в соответствии с инструкциями изготовителя.
10. Судовые шлюпки должны быть оснащены двигателем и прожектором.
11. Должны быть в наличии подходящие носилки.

Статья 19.10 **Электрическое оборудование**

1. Для целей освещения допускается только электрическое оборудование.
2. Положение пункта 10.16(3), применяется также в отношении проходов и комнат отдыха для пассажиров.
3. Достаточное освещение должно быть предусмотрено для следующих помещений и мест:
 - a) мест хранения спасательных средств и мест, где они обычно подготавливаются к использованию;
 - b) путей эвакуации, мест, отведенных для пассажиров, включая проходы, входы и выходы, соединительные коридоры, лифты и сходные трапы или люки, ведущие в жилые помещения, а также мест, где расположены каюты и жилые помещения;
 - c) маркировки на путях эвакуации и аварийных выходах;
 - d) других помещений, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью;
 - e) постов управления, машинных отделений, помещений, где располагается рулевое устройство, и выходов из них;
 - f) рулевой рубки;
 - g) помещения, где размещен аварийный источник энергии;
 - h) мест расположения огнетушителей и постов управления противопожарным оборудованием;
 - i) мест сбора пассажиров, судового персонала и экипажа в случае опасности.
4. Должна быть предусмотрена аварийная электростанция, содержащая аварийный источник энергии и аварийный щит, которые в случае отказа подачи электроэнергии к перечисленным ниже видам оборудования могут немедленно взять на себя подачу электроэнергии, если это оборудование не имеет собственного источника электроэнергии:
 - a) сигнально-отличительные огни;
 - b) звуковая аварийная сигнализация;
 - c) аварийное освещение в соответствии с пунктом (3);
 - d) радиотелефонные установки;
 - e) системы громкого оповещения для аварийных сигналов, громкоговорящей связи и судовых сообщений;
 - f) прожекторы (светильники заливающего света) в соответствии со статьей 13.02(2)(i);
 - g) система пожарной сигнализации;

- h) акое прочее оборудование безопасности, как автоматические спринклерные системы под давлением или пожарные насосы;
 - i) лифты и подъемное оборудование по смыслу статьи 19.06(9), второе предложение.
5. Осветительные устройства аварийного освещения должны иметь соответствующую маркировку.
6. Аварийный источник электроэнергии должен быть установлен вне главного машинного отделения, вне помещений, где расположены источники электроэнергии, указанные в статье 10.02(1), и вне помещения главного распределительного щита; он должен быть отделен от указанных помещений перегородками в соответствии со статьей 19.11(2).

Линии питания электроустановок должны быть в случае аварии должны быть установлены и проложены таким образом, чтобы поддерживать непрерывность питания этих установок при пожаре или затоплении. Эти линии не должны проходить через главное машинное отделение, камбузы или помещения, где установлены главный источник электрической энергии и связанное с ним оборудование, кроме тех случаев, когда это необходимо для питания аварийного оборудования в этих помещениях.

Аварийный источник электроэнергии должен быть установлен выше предельной линии погружения, либо как можно дальше от источников энергии, указанных в статье 10.02(1), в целях предотвращения его затопления одновременно с этими источниками энергии в случае затопления, указанного в статье 19.03(9).

7. В качестве аварийного источника электроэнергии могут быть использованы:
- a) вспомогательные генераторные агрегаты с автономной подачей топлива и автономной системой охлаждения, которые в случае отключения энергии автоматически включаются и обеспечивают питание в течение не менее 30 с или, в случае их установки в непосредственной близости к рулевой рубке или другому посту, где постоянно находятся члены экипажа, могут включаться вручную; или
 - b) аккумуляторные батареи, которые в случае отключения энергии автоматически включаются или, в случае их установки в непосредственной близости к рулевой рубке или другому посту, где постоянно находятся члены экипажа, могут включаться вручную. Они должны обеспечивать питание указанных выше потребителей электрической энергии в течение указанного периода без подзарядки и без недопустимого падения напряжения.
8. Проектное время работы аварийного источника электроэнергии определяется в соответствии с назначением пассажирского судна. Оно должно составлять не менее 30 мин.
9. Сопротивление изоляции и заземление для электрических систем должны быть проверены в ходе освидетельствований.
10. Источники энергии в соответствии со статьей 10.02(1) должны быть независимы друг от друга.
11. Отказ основного или аварийного оборудования источника энергии не должен оказывать негативное воздействие на безопасность функционирования установок / оборудования.

Статья 19.11 **Противопожарная защита**

1. Применимость материалов и комплектующих с точки зрения противопожарной безопасности должна быть установлена аккредитованной испытательной организацией на основе соответствующих методик испытаний.

- a) Испытательная организация должна соответствовать требованиям:
 - aa) Кодекса по применению процедур испытания на огнестойкость; или
 - bb) Европейского стандарта EN ISO/IEC 17025 :2005 в отношении общих требований к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий.
 - b) Признанные методы испытаний для определения огнестойкости материалов:
 - aa) Часть 1 Приложения 1 к Кодексу по процедурам испытания на огнестойкость; и
 - bb) эквивалентные правила одного из государств-членов.
 - c) Признанные методы испытаний для определения того факта, что материал является огнезадерживающим:
 - aa) соответствующие требования в Приложении 1, частях 5 (Испытание на поверхностную воспламеняемость), 6 (Испытание палубных покрытий), 7 (/Испытание вертикально подвешенных тканевых изделий и пленок*), 8 (Испытание мягкой мебели) and 9 (Испытание постельных принадлежностей) Кодекса по процедурам испытания на огнестойкость; и
 - bb) эквивалентные правила одного из государств-членов.
 - d) Признанные методы испытаний для определения огнестойкости:
 - aa) Часть 3 Приложения 1 к Кодексу по процедурам испытания на огнестойкость; и
 - bb) эквивалентные правила одного из государств-членов.
 - e) Орган по освидетельствованию может, в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость, потребовать проведения испытания на образце материала для удостоверения соответствия положениям пункта (2) в отношении сопротивляемости материала и повышения температуры.
2. Перегородки
- a) Перегородки между помещениями должны быть спроектированы в соответствии со следующими таблицами:
 - aa) Таблица для перегородок между помещениями, не оборудованными спринклерными системами под давлением в соответствии со статьей 13.04

| Помещения | Посты управления | Лестничные шахты | Места сбора | Салоны | Машинные отделения | Камбузы | Кладовые |
|--------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------------|----------------------|---------|-----------------------|
| Посты управления | - | A0 | A0/B15 ¹⁾ | A30 | A60 | A60 | A30/A60 ⁵⁾ |
| Лестничные шахты | | - | A0 | A30 | A60 | A60 | A30 |
| Места сбора | | | - | A30/B15 ²⁾ | A60 | A60 | A30/A60 ⁵⁾ |
| Салоны | | | | -/A0/B15 ³⁾ | A60 | A60 | A30 |
| Машинные отделения | | | | | A60/A0 ⁴⁾ | A60 | A60 |
| Камбузы | | | | | | A0 | A30/B15 ⁶⁾ |
| Кладовые | | | | | | | - |

- bb) Таблица для перегородок между помещениями, оборудованными спринклерными системами под давлением в соответствии со статьей 13.04

| Помещения | Посты управления | Лестничные шахты | Места сбора | Салоны | Машинные отделения | Камбузы | Кладовые |
|--------------------|------------------|------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|---------|----------------------|
| Посты управления | - | A0 | A0/ B15 ¹⁾ | A0 | A60 | A30 | A0/A30 ⁵⁾ |
| Лестничные шахты | | - | A0 | A0 | A60 | A30 | A0 |
| Места сбора | | | - | A30/B15 ²⁾ | A60 | A30 | A0/A30 ⁵⁾ |
| Салоны | | | | -/B15/B0 ³⁾ | A60 | A30 | A0 |
| Машинные отделения | | | | | A60/A0 ⁴⁾ | A60 | A60 |
| Камбузы | | | | | | - | A0/B15 ⁶⁾ |
| Кладовые | | | | | | | - |

¹⁾ Перегородки между постами управления и внутренними местами сбора должны соответствовать типу A0, а внешними местами сбора – только типу B15.

²⁾ Перегородки между салонами и внутренними местами сбора должны соответствовать типу A30, а внешними местами сбора – только типу B15.

³⁾ Перегородки между каютами, а также между каютами и коридорами и вертикальные перегородки, отделяющие салоны в соответствии со статьей

15–11.10, должны соответствовать типу B15, а перегородки помещений, оснащенных спринклерной системой под давлением – типу B0. Перегородки между каютами и саунами должны соответствовать типу A0, для помещений со спринклерными системами под давлением – B15.

⁴⁾ Перегородки между машинными отделениями в соответствии с пунктами 19.07 и 19.10 (6) должны соответствовать типу A60, в других случаях – типу A.

⁵⁾ Перегородки между кладовыми для хранения огнеопасных жидкостей и постами управления и местами сбора должны соответствовать типу A60, для помещений со спринклерными системами под давлением – A30.

⁶⁾ Для переборок, отделяющих камбузы, с одной стороны, и холодильные камеры или продовольственные кладовые, с другой стороны, достаточно перегородок типа B15.

b) перегородки типа «А» – это переборки, стенки и палубы, отвечающие следующим требованиям:

аа) Они изготовлены из стали или любого другого равноценного материала;

bb) Они надлежащим образом подкреплены;

cc) Они изолированы допущенным негорючим материалом, в случае которого средняя температура на поверхности переборки, расположенной не в помещении, где произошел пожар, не поднимается выше 140°C от начальной температуры, и ни в одной из точек, включая зазоры в соединениях, температура не поднимается выше 180°C от начальной температуры в течение следующих указанных периодов:

тип A60 60 мин

тип A30 30 мин

тип A0 0 мин;

dd) Они имеют конструкцию, предотвращающую проникновение дыма и пламени в течение одного часа обычного испытания на огнестойкость;

c) перегородки типа «В» – это переборки, стенки, палубы, подволоки или покрытия, отвечающие следующим требованиям:

аа) они изготовлены из допущенного негорючего материала. Кроме того, все материалы, использованные для изготовления и сборки перегородок, должны быть негорючими, за исключением покрытий, которые должны быть по меньшей мере огнезадерживающими;

bb) значение изоляции для них таково, что средняя температура на поверхности переборки, расположенной не в помещении, где произошел пожар, не поднимается выше 140°C от начальной температуры, и ни в одной из точек, включая зазоры в соединениях, температура не поднимается выше 225°C от начальной температуры в течение следующих указанных периодов:

тип B15 15 мин

тип B0 0 мин;

cc) Они имеют конструкцию, предотвращающую проникновение пламени в течение первого полчаса обычного испытания на огнестойкость.

3. Краски, лаки и другие материалы для обработки поверхностей, такие, как палубные покрытия, применяемые в помещениях, кроме машинного отделения и кладовых, должны обладать огнезадерживающими свойствами. Ковровые покрытия, ткани, занавеси и другие вертикально подвешенные тканевые материалы, а также мягкая мебель и постельное белье в каютах должны обладать огнезадерживающими свойствами, если помещения, в которых они расположены, не оснащены спринклерной системой под давлением в соответствии со статьей 13.04.
4. В салонах, не оснащенных спринклерной системой под давлением в соответствии со статьей 13.04, покрытия и облицовки стен, включая их составные части, должны быть изготовлены из негорючих материалов, за исключением их поверхностей, которые должны быть по меньшей мере огнезадерживающего типа. Первое предложение не относится к саунам.
5. В салонах, используемых как места сбора людей, которые не оснащены спринклерной системой под давлением в соответствии со статьей 13.04, мебель и обстановка должны быть изготовлены из негорючих материалов.
6. Краски, лаки и другие материалы, используемые для обработки поверхностей внутренних помещений, которые могут подвергаться воздействию пламени, не должны выделять чрезмерные количества дыма и токсичных веществ. Это должно быть подтверждено в соответствии с Кодексом по применению процедур испытания на огнестойкость.
7. Изоляционные материалы, применяемые в салонах, должны быть негорючими. Это требование не относится к изоляционным материалам, применяемым на трубопроводах для охлаждающей среды. Поверхности изоляционных материалов, применяемых на этих трубопроводах, должны быть по меньшей мере огнезадерживающего типа.
8. Тенты и подобные съемные конструкции, которыми полностью или частично выгорожены участки палубы, и элементы их конструкции должны быть по меньшей мере огнезадерживающего типа.
9. Двери в перегородках в соответствии с пунктом (2) должны отвечать следующим требованиям:
 - a) они должны отвечать тем же требованиям, указанным в пункте (2), что и сами перегородки;
 - b) двери в стенках перегородок в соответствии со статьей (10) или в перегородках около машинных отделений, камбузов и лестничных шахт должны быть самозакрывающегося типа;
 - c) самозакрывающиеся двери, которые остаются открытыми во время обычной эксплуатации, должны быть такими, чтобы их можно было закрыть с места, где постоянно находится персонал судна. После того как дверь была закрыта с помощью дистанционного управления, должна обеспечиваться возможность беспрепятственного повторного открывания и надежного закрытия двери в месте ее расположения;
 - d) для водонепроницаемых дверей, указанных в статье 19.02, изоляция не требуется.

10. Стенки в соответствии с пунктом (2) должны быть непрерывными на протяжении от палубы до палубы либо до окончания непрерывных подволоков, отвечающих тем же требованиям, которые указаны в пункте (2).
11. Вертикальными перегородками, указанными в пункте (2), должны быть разделены следующие зоны нахождения пассажиров:
 - a) зоны нахождения пассажиров с общей площадью пола более 800 м²;
 - b) зоны нахождения пассажиров, в которых расположены каюты, через интервалы не более 40 м.

Вертикальные перегородки должны быть дымонепроницаемыми в нормальных эксплуатационных условиях и должны быть сплошными от палубы до палубы.

12. Полости над подволоками, под полом и за обшивкой стен должны разделяться, по крайней мере через каждые 14 м, негорючими перегородками для предотвращения тяги, которые при пожаре могут обеспечить эффективное противопожарное уплотнение.
13. Трапы должны быть изготовлены из стали или эквивалентного негорючего материала.
14. Внутренние трапы и лифты должны быть обнесены на всех уровнях стенками в соответствии с пунктом (2). Допускаются следующие исключения:
 - a) трап, соединяющий только две палубы, может не обноситься стенками при условии, что на одной из палуб он обнесен стенками в соответствии со статьей (2);
 - b) в салонах трапы могут не обноситься стенками при условии, что они полностью находятся внутри данного помещения, и
 - aa) если это помещение расположено только на двух палубах, или
 - bb) если данное помещение оснащено спринклерной системой под давлением, отвечающей предписаниям пункта 13.04 и установленной в нем на всех палубах, если это помещение оборудовано системой вытяжки дыма в соответствии со статьей (16) и на всех палубах помещения имеется доступ к трапу.
15. Системы вентиляции и воздухообеспечения должны отвечать следующим требованиям:
 - a) они должны быть спроектированы таким образом, чтобы они сами не распространяли пламя и дым;
 - b) должна быть предусмотрена возможность закрытия отверстий для забора и выпуска воздуха и систем воздухообеспечения;
 - c) вентиляционные трубопроводы должны быть изготовлены из стали или равноценного негорючего материала надежно фиксированы между собой, а также надежно прикреплены к надстройке судна;
 - d) если вентиляционные трубопроводы с площадью поперечного сечения более 0,02 м² проходят через перегородки типа А, указанные в пункте (2), или в пункте (10), то они должны быть оснащены автоматическими противопожарными заслонками, управляемыми с поста, где постоянно находятся судовые персонал или члены экипажа;
 - e) системы вентиляции камбузов и машинных отделений должны быть отделены от систем вентиляции других помещений;
 - f) трубопроводы отвода воздуха должны быть оснащены закрывающимися отверстиями для осмотра и очистки. Эти отверстия должны быть расположены поблизости от противопожарных заслонок;
 - g) должна быть обеспечена возможность отключения встроенных вентиляторов с центрального поста, находящегося за пределами машинного отделения.

16. Камбузы должны быть оборудованы системами вентиляции и плитами с вытяжками. Трубопроводы вытяжки должны отвечать требованиям пункта (14) и, кроме того, их входные отверстия должны быть оборудованы противопожарными заслонками с ручным управлением.
17. Посты управления, лестничные шахты и внутренние пути эвакуации должны быть оборудованы системами естественной или принудительной вытяжки дыма. Системы вытяжки дыма должны отвечать следующим требованиям:
 - a) они должны обладать достаточной пропускной способностью и надежностью;
 - b) они должны соответствовать рабочим условиям для пассажирских судов;
 - c) 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;
 - d) системы вытяжки дыма должны быть снабжены пусковым устройством, управляемым вручную;
 - e) для принудительных систем вытяжки дыма должна быть дополнительно предусмотрена возможность управления ими с поста, где постоянно находятся судовой персонал или члены экипажа;
 - f) системы естественной вытяжки дыма должны быть оборудованы механизмом открытия, управляемым вручную или от источника энергии, находящегося внутри системы вытяжки;
 - g) к пусковым устройствам и механизмам открытия с ручным приводом должен быть обеспечен доступ изнутри или извне защищаемого помещения.
18. Салоны, не находящиеся под постоянным присмотром судовой персонал или членов экипажа, камбузы, машинные отделения, а также другие пожароопасные помещения должны быть подсоединены к надлежащей системе пожарной сигнализации. Сигнал о возникновении пожара и о месте возгорания должен автоматически передаваться на пост, где постоянно находится судовой персонал или члены экипажа.

Статья 19.12 **Системы пожаротушения**

1. В дополнение к переносным огнетушителям в соответствии со статьей 13.03, на судне должны быть предусмотрены по меньшей мере следующие переносные огнетушители:
 - a) один переносной огнетушитель на каждые 120 м² общей площади пола в помещениях для пассажиров;
 - b) один переносной огнетушитель на каждые 10 кают, с округлением в большую сторону;
 - c) один переносной огнетушитель в каждом камбузе и вблизи каждого помещения, в котором хранятся или используются воспламеняющиеся жидкости. В камбузах должен также находиться огнетушащий агент для тушения горящего жира.

Эти дополнительные огнетушители должны отвечать требованиям статьи 13.03(2) и быть размещены и распределены на судне таким образом, чтобы в случае пожара в любой точке и в любой момент был обеспечен немедленный доступ к огнетушителю. В каждом камбузе, а также в парикмахерских и парфюмерных салонах должно быть предусмотрено огнетушащее покрывало.

2. Пассажирские суда должны быть оборудованы системой водотушения, включающей следующие элементы:
 - a) два пожарных насоса достаточной производительности с механическим приводом, из которых как минимум один должен быть стационарным;

b) один пожарный трубопровод с достаточным количеством гидрантов с постоянно подсоединенными пожарными рукавами длиной по меньшей мере 20 м со стандартной насадкой для каждого рукава, способной подавать как распыленную, так и компактную струи воды и оснащенной запорным клапаном.

3. Системы водотушения должны быть сконструированы таким образом и иметь такие размеры, чтобы:
 - a) в любое место судна была обеспечена подача воды по меньшей мере из двух гидрантов, расположенных в разных местах, к каждому из которых подсоединен рукав длиной не более 20 м;
 - b) давление в гидрантах составляло не менее 300 кПа; и
 - c) на всех палубах длина водяной струи должна достигать не менее 6 м.

Если гидранты находятся в специальных ящиках, то с наружной стороны ящиков должно быть нанесено условное обозначение «пожарный рукав», аналогичное показанному на рис. 5 Приложения 4, с длиной стороны не менее 10 см.

4. Конструкция гидранта или его арматуры должна позволять отсоединение каждого из пожарных рукавов во время работы пожарных насосов.
5. Во внутренних помещениях пожарные рукава должны быть намотаны на вращающиеся барабаны.
6. Материалы для противопожарного оборудования должны быть либо теплостойкими, либо достаточно защищены во избежание неисправности при работе оборудования при повышенных температурах.
7. Трубопроводы и гидранты должны быть устроены таким образом, чтобы исключалась возможность замерзания.
8. Пожарные насосы должны отвечать следующим требованиям:
 - a) не должны устанавливаться или размещаться одном и том же помещении;
 - b) должны быть способны работать независимо друг от друга;
 - c) каждый из них должен быть способен поддерживать на всех палубах необходимое давление в гидрантах и обеспечивать предписанную длину водяной струи;
 - d) должны располагаться к носу от кормовой переборки.

Пожарные насосы могут использоваться также для общих целей.

9. Машинные отделения должны быть оснащены стационарной системой пожаротушения в соответствии со статьей 13.05.
10. На каютных пассажирских судах должны быть предусмотрены:
 - a) два автономных дыхательных аппарата, которые соответствуют Европейскому стандарту EN 137 : 1993 с покрывающими все лицо масками, соответствующими Европейскому стандарту EN 136 : 1998;
 - b) два комплекта оборудования, состоящие по меньшей мере из защитного костюма, шлема, обуви, перчаток, топора, лома, фонаря и спасательного линя,
 - c) четыре дымозащитных капюшона.

Статья 19.13 **Организация безопасности**

1. На борту пассажирских судов должно иметься расписание по тревогам. В нем указываются обязанности экипажа и судового персонала на случай:
 - a) аварии;
 - b) пожара на борту;
 - c) эвакуации пассажиров;
 - d) обнаружения человека за бортом.

Для людей с ограниченной подвижностью должны быть предусмотрены специальные меры безопасности.

На членов экипажа и судовой персонал, расписанных по тревогам, должны быть возложены различные обязанности в зависимости от занимаемых ими постов. Специальные указания экипажу должны обеспечивать, чтобы в случае опасности все отверстия и двери в водонепроницаемых переборках, указанных в пункте 19.02 были немедленно закрыты.

2. Расписание по тревогам включает план обеспечения безопасности, в котором четко и ясно должно быть обозначено следующее:
 - a) участки, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью;
 - b) пути эвакуации, аварийные выходы и места сбора и эвакуации, указанные в пункте;
 - c) спасательные средства и судовые шлюпки;
 - d) огнетушители, пожарные гидранты и рукава и системы пожаротушения;
 - e) другое оборудование безопасности;
 - f) система аварийно-предупредительной сигнализации, указанная в статье 19.08(3)(a);
 - g) система аварийно-предупредительной сигнализации, указанная в статье 19.08(3)(b) и (c);
 - h) двери в переборках, указанные в статье 19.02(5), и расположение постов управления ими, а также другие отверстия, указанные в статье 19.02(9), (10) и (13), и статья 19.03(12);
 - i) двери в соответствии со статьей 19.11(9);
 - j) противопожарные заслонки;
 - k) система пожарной сигнализации;
 - l) аварийная энергетическая установка;
 - m) устройства управления системой вентиляции;
 - n) соединения с берегом;
 - o) задвижки топливных трубопроводов;
 - p) установки, работающие на сжиженном газе;
 - q) системы громкоговорящей связи;
 - r) радиотелефонное оборудование;
 - s) аптечки первой помощи.
3. Расписание по тревогам в соответствии со статьей (1) и план обеспечения безопасности в соответствии со статьей (2) должны:
 - a) иметь надлежащий штамп, поставленный органом освидетельствования, и
 - b) быть вывешены на каждой палубе в соответствующем месте таким образом, чтобы их было ясно видно.

4. В каждой каюте должны быть вывешены инструкции с правилами поведения пассажиров, а также сокращенный план обеспечения безопасности, содержащий только информацию, указанную в пункте (2)(a) - (f).

Эти правила поведения должны охватывать по крайней мере следующее:

- a) обозначение чрезвычайных ситуаций:
 - aa) пожар;
 - bb) затопление;
 - cc) общая опасность;
- b) описание различных аварийных сигналов;
- c) указания в отношении:
 - aa) путей эвакуации;
 - bb) действий, которые необходимо предпринять;
 - cc) необходимости сохранения спокойствия;
- d) указания в отношении:
 - aa) курения;
 - bb) использования огня и открытого пламени;
 - cc) открытия иллюминаторов;
 - dd) использования определенных видов оборудования.

Эта информация должна быть вывешена на нидерландском, английском, французском и немецком языках.

Статья 19.14

Устройства для сбора и хранения сточных вод

1. Пассажирские суда должны быть оборудованы цистернами для сбора бытовых сточных вод в соответствии с пунктом (2) данной статьи или надлежащим оборудованием для обработки бытовых сточных вод в соответствии с главой 18.
2. Цистерны для сбора сточных вод должны иметь достаточную емкость. Они должны быть оснащены указателем уровня их содержимого. Должны быть предусмотрены судовые насосы и трубопроводы для опорожнения цистерн, обеспечивающие возможность перекачки сточных вод с обоих бортов. Должна быть предусмотрена возможность перекачки сточных вод, поступающих с других судов.

Трубопроводы должны быть оснащены сливными фланцевыми соединениями, отвечающими Европейскому стандарту EN 1306 : 1996.

Статья 19.15

Отступления для отдельных пассажирских судов

1. Пассажирские суда, имеющие право перевозить не более 50 пассажиров, длиной L_{WL} менее 25 м должны обеспечивать достаточную остойчивость в поврежденном состоянии согласно статье 19.03 (7 - 13) о или, в качестве альтернативы, отвечать следующим критериям при симметричном затоплении:
 - a) погружение судна не должно превышать предельную линию затопления; и
 - b) метацентрическая высота GM_R должна составлять не менее 0,10 м.

Требуемая остаточная плавучесть должна обеспечиваться путем правильного выбора материала, используемого для изготовления корпуса, или за счет применения высококачественных поплавков, прочно прикрепленных к корпусу. Для судов длиной более 15 м

остаточная плавучесть может быть обеспечена путем использования поплавков и деления на отсеки в соответствии с 1-отсечной непотопляемостью согласно статье 19.03.

2. Для пассажирских судов в соответствии с пунктом (1) орган по освидетельствованию может допустить незначительные отступления от значения высоты в свету, требуемого в статье 19.06(3)(с) и (5)(b). Отступление не должно превышать 5 %. В случае отступлений соответствующие элементы должны быть указаны цветом.
3. Как отступление от статьи 19.03(9), пассажирские суда длиной L не более 45 м, допущенные к перевозке не более 250 пассажиров, могут не иметь 2-отсечную непотопляемость.
4. Орган по освидетельствованию может освободить от выполнения требований статьи 13.07 пассажирские суда, предназначенные для перевозки не более 250 пассажиров и имеющие длину L_{WL} не более 25 м, при условии, что они оснащены надлежащими установками, позволяющими надежно и без риска извлекать людей из воды. Такие установки должны удовлетворять следующим условиям:
 - a) установкой может управлять один человек;
 - b) допускаются мобильные установки;
 - c) установки должны располагаться вне опасной зоны движительных установок; и
 - d) между судоводителем и лицом, ответственным за установку, должна иметься надежная связь.
5. Орган по освидетельствованию может освободить от выполнения требований статьи 13.07 пассажирские суда, допущенные к перевозке не более 600 пассажиров и имеющие длину L не более 45 м, при условии, что они оснащены надлежащими установками в соответствии со статьей (4) и имеют:
 - a) гребной, циклоидный или водометный движитель в качестве основной движительной установки, или
 - b) главный движительно-рулевой комплекс, состоящий из двух систем движителей, или
 - c) главную систему движителей и носовое подруливающее устройство.
6. В порядке отступления от статьи 19.02(9), пассажирские суда длиной L не более 45 м и допущенные к перевозке пассажиров в количестве, соответствующем длине судна в метрах, могут иметь на борту в местах, предназначенных для пассажиров, дверь в переборке, управляемую вручную и не имеющую дистанционного управления в соответствии со статьей 19.02(5), если:
 - a) судно имеет только одну палубу;
 - b) к этой двери имеется непосредственный доступ с палубы, и она удалена от выхода на палубу не более чем на 10 м;
 - c) нижняя кромка дверного проема находится на высоте по меньшей мере 30 см над полом пассажирского помещения, и
 - d) каждый из отсеков, разделяемых дверью, оснащен системой сигнализации уровня трюмной воды.
7. На пассажирских судах в соответствии с пунктом (7), как отступление от статьи 19.06(6)(с), один путь эвакуации может проходить через камбуз при наличии второго пути эвакуации.
8. Требование статьи 19.01(2)(е), не применяется к пассажирским судам длиной L не более 45 м, если установки, работающие на сжиженном газе, оснащены надлежащими системами сигнализации концентрации CO, вредной для здоровья людей, и возможного образования взрывоопасной смеси газа с воздухом.
9. К пассажирским судам длиной L_{WL} не более 25 м не применяются следующие положения:
 - a) последнее предложение статьи 19.04(1);

- b) статья 19.06(6)(с), для камбузов при наличии второго пути эвакуации;
 - c) пстатья 19.07.
10. К каютным судам длиной L не более 45 м не применяются требования статьи 19.12(10), не применяются, при условии наличия в каждой каюте дымозащитных капюшонов числом, соответствующим числу коек.

ГЛАВА 20

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПАССАЖИРСКИМ ПАРУСНЫМ СУДАМ, НЕ ЭКСПЛУАТИРУЕМЫМ НА РЕЙНЕ (ЗОНА R)

Статья 20.01

Применение частей II и III

В дополнение к положениям частей II и III, к пассажирским парусным судам применяются требования настоящей Главы не эксплуатируемым на Рейне (Зона R).

Статья 20.02

Отступления для отдельных пассажирских парусных судов

1. Для пассажирских парусных судов длиной L_{WL} не более 45 м и с наибольшим допустимым количеством пассажиров не более L_{WL} по числу полных метров не применяются следующие требования:
 - a) статья 3.03(7), при условии, что на ходу судна якоря не находятся в якорных клюзах;
 - b) статья 13.02(2)(d), пятый маркер, в отношении длины;
 - c) статья 19.08(3)(a);
 - d) статья 19.15(8).
2. В виде отступления от пункта (1), пассажировместимость судна может быть увеличена до $1,5 L_{WL}$ по числу полных метров, при условии, что паруса, оснастка, палубный рангоут и такелаж это позволяют.

Статья 20.03

Требования к остойчивости для судов под парусами

1. Для вычисления кренящего момента согласно статье 19.03(3), при определении центра тяжести судна необходимо учитывать свернутые паруса.
2. При рассмотрении всех вариантов нагрузки в соответствии со статьей 19.03(2), и использовании стандартного набора парусов величина кренящего ветрового момента не должна превышать значение, при котором угол крена превышает 20° . При этом:
 - a) для расчета должно применяться постоянное давление ветра, равное $0,07 \text{ кН/м}^2$;
 - b) остаточное расстояние безопасности должно быть не менее 100 мм, и
 - c) остаточный надводный борт не должен иметь отрицательное значение.
3. Плечо статической остойчивости должно:
 - a) достигать наибольшего значения при угле крена 25° или более;
 - b) быть равным не менее 200 мм при угле крена 30° или более;
 - c) иметь положительное значение при угле крена до 60° .

4. Площадь под положительной частью диаграммы статической остойчивости должна быть не менее:
- a) 0,055 мрад при угле крена до 30°;
 - b) 0,09 мрад при угле крена до 40°, или до угла φ_f , при котором открытое отверстие достигает поверхности воды и который меньше 40°.
- Между углами крена со значениями
- c) 30° и 40°, или
 - d) 30° и углом, при котором открытое отверстие достигает поверхности воды и который меньше 40°,
- эта площадь не должна быть меньше 0,03 мрад.

Статья 20.04

Требования к конструкции и механизмам

1. Как отступление от статей 6.01(3), и 10.01(3), оборудование должно быть рассчитано на работу при длительном крене до 20°.
2. Как отступление от статей 19.06(5)(a) и 19.06(9)(b), для пассажирских парусных судов длиной не более 25 м орган по освидетельствованию может допустить, чтобы ширина в свету проходов между помещениями и тамбуров сходных трапов составляла менее 800 мм. Однако ширина в свету должна быть не менее 600 мм.
3. Как отступление от статьи 19.06(10)(a), в отдельных случаях орган по освидетельствованию может допустить применение съемных леерных ограждений в районах, где это требуется для управления парусами.
4. В значении статьи 19.07 паруса рассматриваются как основной движительно-рулевой комплекс.
5. Как отступление от статьи 19.15(6)(c), высота нижней кромки дверного проема может быть уменьшена до 0,2 м над полом пассажирского помещения. После открывания дверь должна закрываться и запираться автоматически.
6. В случае возможности работы движителя на холостом ходу при ходе судна под парусами элементы движительно-рулевого комплекса, которые могут быть при этом повреждены, должны быть защищены от возможных повреждений.

Статья 20.05

Общие требования к парусному вооружению

1. Элементы парусного вооружения должны быть устроены таким образом, чтобы предотвратить нежелательное истирание.
2. При использовании материалов иных, чем древесина, или для специальных типов рангоута его конструкция должна обеспечивать уровни безопасности, эквивалентные тем, которые обеспечиваются при размерах и нормах прочности, указанных в настоящей главе.

В качестве доказательства достаточной прочности:

- a) должны быть выполнены расчеты прочности, или
- b) должно быть представлено подтверждение достаточной прочности признанным классификационным обществом, или

- с) определение размеров должно быть основано на процедурах, установленных в признанных нормативных документах (например, Миддендорф, Куск-Дженсен).

Это доказательство должно быть представлено органу по освидетельствованию.

Статья 20.06 **Общие требования к рангоуту**

1. Все балки рангоута должны быть изготовлены из высококачественного материала.
2. Рангоутное дерево должно отвечать следующим требованиям:
 - a) оно не должно иметь скопления сучков или свилей;
 - b) оно должно быть очищено от заболони в пределах требуемых размеров;
 - c) оно должно быть по возможности прямослойным;
 - d) содержание слоев со свилям должно быть минимальным.
3. Если в качестве материала взята высокосортная древесина пич-пайн (смолистой сосны) или оregonской сосны, диаметры, указанные в таблицах, приведенных в статьях 20.07 - 20.12 , могут быть уменьшены на 5 %.
4. Если поперечное сечение рангоутного дерева для мачт, стеньг, реев, гиков и бушпритов не имеет округлой формы, оно должно иметь эквивалентную прочность.
5. Стантеры, степсы мачт и их крепления на палубе, на флорах и форштевне и ахтерштевне должны иметь такую конструкцию, чтобы они воспринимали нагрузки, действующие на них, либо передавали их на другие конструктивные элементы, структурно связанные с ними.
6. В зависимости от остойчивости судна и действующих на него внешних сил, а также распределения имеющейся имеющейся в наличии площади парусов, на основании размеров, приведенных в статьях 20.07-20.12, орган по освидетельствованию может допустить уменьшение площади поперечного сечения рангоута и, где возможно, такелажа. В этом случае должно быть представлено соответствующее подтверждение в соответствии со статьей 20.05(2).
7. Если период качки/бортовой качки судна в секундах составляет менее 3/4 его ширины в метрах, размеры, указанные в статьях 20.07-20.12, должны быть увеличены. В этом случае должно быть представлено соответствующее подтверждение в соответствии со статьей 20.05(2).
8. В таблицах, приведенных в статьях 20.07-20.12 и 20.14, промежуточные величины получают методом интерполяции.

Статья 20.07 **Специальные требования к мачтам**

- 1 Деревянные мачты должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

| Длина ³ [м] | Диаметр на палубе [см] | Диаметр у салинга [см] | Диаметр на эзельгофте [см] |
|------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| 10 | 20 | 17 | 15 |
| 11 | 22 | 17 | 15 |

³ Расстояние между салингом и палубой.

| Длина ³ [м] | Диаметр на палубе [см] | Диаметр у салинга [см] | Диаметр на эзельгофте [см] |
|------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| 12 | 24 | 19 | 17 |
| 13 | 26 | 21 | 18 |
| 14 | 28 | 23 | 19 |
| 15 | 30 | 25 | 21 |
| 16 | 32 | 26 | 22 |
| 17 | 34 | 28 | 23 |
| 18 | 36 | 29 | 24 |
| 19 | 39 | 31 | 25 |
| 20 | 41 | 33 | 26 |
| 21 | 43 | 34 | 28 |
| 22 | 44 | 35 | 29 |
| 23 | 46 | 37 | 30 |
| 24 | 49 | 39 | 32 |
| 25 | 51 | 41 | 33 |

Если на мачте находятся два рея, диаметры должны быть увеличены не менее чем на 10 %.

Если на мачте находятся более чем два рея, то диаметры должны быть увеличены не менее чем на 15 %.

Если ступ мачты расположен ниже палубы, диаметр мачты у шпора должен составлять не менее 75 % от диаметра мачты на уровне палубы.

2. Оснастка мачт, бугели, салинги и эзельгофты должны иметь размеры, достаточные для обеспечения прочности, и надежно закреплены.

Статья 20.08

Специальные требования к стеньгам

1. Деревянные стеньги должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

| Длина ⁴ [м] | Диаметр у шпора [см] | Диаметр полудлины [см] | Диаметр у крепления ⁵ [см] |
|------------------------|----------------------|------------------------|---------------------------------------|
| 4 | 8 | 7 | 6 |
| 5 | 10 | 9 | 7 |
| 6 | 13 | 11 | 8 |
| 7 | 14 | 13 | 10 |
| 8 | 16 | 15 | 11 |
| 9 | 18 | 16 | 13 |
| 10 | 20 | 18 | 15 |
| 11 | 23 | 20 | 16 |
| 12 | 25 | 22 | 17 |
| 13 | 26 | 24 | 18 |

⁴ Общая длина стеньги без учета топа мачты.

⁵ Диаметр стеньги на уровне крепления топа мачты.

| Длина ⁴ [м] | Диаметр у шпора [см] | Диаметр полудлины [см] | Диаметр у крепления ⁵ [см] |
|------------------------|----------------------|------------------------|---------------------------------------|
| 14 | 28 | 25 | 20 |
| 15 | 31 | 27 | 21 |

Если к стенге крепятся прямые паруса, размеры, указанные в таблице, должны быть увеличены на 10 %.

2. Перекрытие стенки и мачты должно быть не менее 10-кратного диаметра шпора стенки.

Статья 20.09 **Специальные требования к бушпритам**

1. Деревянные бушприты должны отвечать следующим минимальным требованиям:

| Длина ⁶ [м] | Диаметр у шпора [см] | Диаметр полудлины [см] |
|------------------------|----------------------|------------------------|
| 4 | 14,5 | 12,5 |
| 5 | 18 | 16 |
| 6 | 22 | 19 |
| 7 | 25 | 23 |
| 8 | 29 | 25 |
| 9 | 32 | 29 |
| 10 | 36 | 32 |
| 11 | 39 | 35 |
| 12 | 43 | 39 |

2. Длина части бушприта, расположенной в пределах корпуса, должна быть не менее четырехкратного диаметра бушприта у шпора.
3. Диаметр нока бушприта должен составлять не менее 60 % диаметра бушприта у шпора.

Статья 20.10 **Специальные требования к утлегарям**

1. Деревянные утлегары должны отвечать следующим минимальным требованиям:

| Длина ⁷ [м] | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|--------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Диаметр у основания [см] | 7 | 10 | 14 | 17 | 21 | 24 | 28 | 31 | 35 |

2. Диаметр нока утлегаря должен составлять не менее 60 % диаметра утлегаря у основания.

⁶ Общая длина бушприта.

⁷ Общая длина утлегаря.

Статья 20.11
Специальные требования к гикам

1. Деревянные гики должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

| | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Длина ⁸ [м] | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Диаметр [см] | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |

2. Диаметр у оси вертлюга должен составлять не менее 72 % диаметра, указанного в таблице.
3. Диаметр у шкотового угла должен составлять не менее 85 % диаметра, указанного в таблице.
4. Сечение наибольшего диаметра гика должно находиться на 2/3 длины гика, считая от мачты.
5. В следующих случаях:
- если угол между гиком и задней шкаториной составляет менее 65° и гика-шкот прикреплен к его ноку, или
 - точка крепления шкота не находится на одном уровне со шкотовым углом паруса,

орган по освидетельствованию, в соответствии со статьей 20.05(2), может потребовать увеличения диаметра гика.

6. Если площадь парусов менее 50 м², орган по освидетельствованию может допустить уменьшение размеров гиков по сравнению с указанными в таблице.

Статья 20.12
Специальные требования к гафелям

1. Деревянные гафели должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

| | | | | | | | |
|------------------------|----|----|----|----|----|----|----|
| Длина ⁹ [м] | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Диаметр [см] | 10 | 12 | 14 | 16 | 17 | 18 | 20 |

2. Свободная длина гафеля не должна превышать 75 % его длины.
3. Разрывное усилие анапуть-блока должно превышать не менее чем в 1,2 раза разрывное усилие дирик-фала.
4. Верхний угол анапуть-блока не должен превышать 60°.
5. Если, в виде отступления от пункта (4), верхний угол анапуть-блока составляет более 60°, предел прочности должен быть уточнен с учетом сил, которые могут возникнуть в этом случае.
6. Если площадь парусов менее 50 м², орган по освидетельствованию может допустить уменьшение размеров гафелей по сравнению с указанными в таблице.

⁸ Общая длина гика.

⁹ Общая длина гафеля.

Статья 20.13**Общие требования к стоячему и бегучему такелажу**

1. Стоячий и бегучий такелаж должен соответствовать требованиям прочности, изложенным в статьях 20.14 и 20.15.
2. Соединения тросов могут быть следующей формы:
 - a) сплесень,
 - b) обжимное соединение, или
 - c) стяжное соединение.
 Сплесени должны быть клетневаны, их концы – отмаркированы.
3. Огоны тросов должны быть выполнены с коушами.
4. Такелаж должен быть расположен таким образом, чтобы не загромождать входы и сходные трапы.

Статья 20.14**Специальные требования к стоячему такелажу**

1. Фока-штаги и ванты должны отвечать следующим минимальным требованиям:

| | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Длина мачты ¹⁰ [м] | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| Разрывное усилие фока-штага [кН] | 160 | 172 | 185 | 200 | 220 | 244 | 269 | 294 |
| Разрывное усилие вант [кН] | 355 | 415 | 450 | 485 | 525 | 540 | 630 | 720 |
| Количество вант-кабелей и тросов с одного борта | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |

2. Бакштаги, стеньги, кливер-леера, утлегары и ванты бушприта должны отвечать следующим минимальным требованиям:

| | | | |
|-------------------------------------|-----|-------|-----|
| Длина мачты ¹¹ [м] | <13 | 13-18 | >18 |
| Разрывное усилие бакштага [кН] | 89 | 119 | 159 |
| Разрывное усилие стеньги [кН] | 89 | 119 | 159 |
| Длина стеньги [м] | <6 | 6-8 | >8 |
| Разрывное усилие кливер-леера [кН] | 58 | 89 | 119 |
| Длина утлегаря [м] | <5 | 5-7 | >7 |
| Разрывное усилие вант бушприта [кН] | 58 | 89 | 119 |

3. Наиболее предпочтительная конструкция троса – стальной трос конструкции 6 × 7 FE для класса прочности 1550 Н/мм². Как вариант, для того же класса прочности может применяться способ свивки 6 × 36 SE или 6 × 19 FE. По причине большей гибкости конструкции 6 × 19 значения разрывного усилия, указанные в таблице, должны быть увеличены на 10 %. Применение тросов иной конструкции допускается при условии, что они имеют аналогичные свойства.

¹⁰ Расстояние от топа или салинга до палубы.

¹¹ Расстояние от топа или салинга до палубы.

4. При применении пруткового такелажа допускаемые значения разрывного усилия, указанные в таблице, должны быть увеличены на 30 %.
5. Для такелажа могут применяться только одобренные вилки, проушины и болты (шплинты).
6. Должна быть предусмотрена возможность надежной фиксации болтов (шплинтов), вилок, проушин и талрепов.
7. Разрывное усилие ватерштага должно не менее чем в 1,2 раза превышать разрывное усилие штага и кливер-леера.
8. Для судов с водоизмещением менее 30 м³ орган по освидетельствованию может допустить уменьшение разрывного усилия в соответствии со следующей таблицей:

| Отношение водоизмещения к количеству мачт [м ³] | Уменьшение [%] |
|---|----------------|
| >20 to 30 | 20 |
| 10 to 20 | 35 |
| < 10 | 60 |

Статья 20.15
Специальные требования к бегучему такелажу

1. Для бегучего такелажа должны использоваться канаты из растительного или синтетического волокна или стальные тросы. Минимальное разрывное усилие и диаметр бегучего такелажа в зависимости от площади парусов должен отвечать следующим минимальным требованиям:

| Тип бегучего такелажа | Материал троса/каната | Площадь парусов [м ²] | Минимальное разрывное усилие [кН] | Диаметр троса/каната [мм] |
|--------------------------------|--|---|-----------------------------------|---------------------------|
| Стаксель-фалы | Стальная проволока | до 35 | 20 | 6 |
| | | > 35 | 38 | 8 |
| | Волокно (полипропилен-ПП) | Диаметр каната – не менее 14 мм и один канатный блок на каждые 25 м ² или каждую из частей | | |
| Гафель-гардели Топсель-фалы | Стальная проволока | до 50 | 20 | 6 |
| | | > 50 до 80 | 30 | 8 |
| | | > 80 до 120 | 60 | 10 |
| | | >120 до 160 | 80 | 12 |
| | Волокно (ПП) | Диаметр каната – не менее 18 мм и один канатный шкив на каждые 30 м ² или каждую из частей | | |
| Стаксель-шкоты | Волокно (ПП) | до 40 | 14 | |
| | | > 40 | 18 | |
| | При площади парусов более 30 м ² шкот должен иметь форму талей или быть пригодным для использования с помощью лебедки | | | |

| Тип бегучего такелажа | Материал троса/каната | Площадь парусов [м ²] | Минимальное разрывное усилие [кН] | Диаметр троса/каната [мм] |
|---------------------------------|---|---|-----------------------------------|---------------------------|
| Гафельные / марса-шкоты (брасы) | Стальная проволока | < 100 | 60 | 10 |
| | | 100 до 150 | 85 | 12 |
| | | > 150 | 116 | 14 |
| | Для топсель-шкотов шкотов необходимо использование гибких соединительных элементов. | | | |
| | Волокно (ПП) | Диаметр каната – не менее 18 мм и не менее трех канатных блоков. При площади парусов более 60 м ² – один канатный блок на каждые 20 м ² | | |

- Бегучий такелаж, входящий в состав стоячего такелажа, должен иметь предел прочности, соответствующий разрывному усилию соответствующих штага или ванты.
- При использовании материалов иных, чем указано в пункте (1) должны быть соблюдены прочностные характеристики, приведенные в таблице пункта (1).

Применение канатов с волокнами из полиэтилена не допускается.

Статья 20.16 **Оснастка и элементы такелажа**

- При использовании стальных тросов или канатов из синтетического волокна диаметры канатных шкивов (измеренные между осями канатов) должны отвечать следующим минимальным требованиям:

| | | | | | | | |
|----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Стальная проволока [мм] | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Синтетическое волокно [мм] | 16 | 18 | 20 | 22 | 24 | 26 | 28 |
| Канатный шкив [мм] | 100 | 110 | 120 | 130 | 145 | 155 | 165 |

- В виде отступления от пункта (1), диаметр канатных шкивов может быть равен шестикратному диаметру стальной проволоки при условии, что стальная проволока не перемещается по шкивам постоянно.
- Предел прочности оснастки (т. е. вилки, проушины, талрепы, люверсы, болты, кольца и такелажные скобы) должен соответствовать разрывному усилию стоячего или бегучего такелажа, соединенного с ними.
- Крепления штаг-путенсов и вант-путенсов должны быть рассчитаны на то, чтобы выдерживать нагрузки, которым они подвергаются.
- К каждому обуху может быть прикреплена только одна скоба с соответствующим штагом или вантой.
- Блоки фалов и топселей должны надежно крепиться к мачте, а вращающиеся анапуть-блоки, используемые для этих целей, должны находиться в надлежащем состоянии.
- Крепления рым-болтов, стопоров, кофель-нагелей и кофельных планок должны быть рассчитаны на то, чтобы выдерживать нагрузки, которым они подвергаются.

Статья 20.17

Паруса

1. Должна быть обеспечена возможность несложной, быстрой и безопасной уборки парусов.
2. Площадь парусов должна соответствовать типу судна и его водоизмещению.

Статья 20.18

Оборудование

1. Суда, оснащенные утлегарем или бушпритом, должны быть оборудованы страховочной сеткой, а также достаточным количеством устройств для ее крепления и натяжения.
2. Оборудование, указанное в пункте (1), может не предусматриваться, если утлегарь или бушприт оснащены страховочным леером и пертами надлежащих размеров для крепления страховочного снаряжения, используемого на судне.
3. Для такелажных работ должна быть предусмотрена беседка.

Статья 20.19

Испытания

1. Такелаж должен подвергаться испытаниям органом по освидетельствованию каждые 2,5 года. В объем испытаний должно входить, как минимум, следующее:
 - a) паруса, включая шкаторины/ликтросы, шкотовые углы/кольца и риф-кренгельсы;
 - b) состояние мачт и прочего рангоута;
 - c) состояние стоячего и бегучего такелажа вместе с тросовыми соединениями;
 - d) устройства для быстрого и безопасного взятия рифов;
 - e) надежность крепления блоков фалов и топенантов;
 - f) крепление стандарсов и других точек крепления стоячего и бегучего такелажа, присоединенного к судну;
 - g) лебедки для парусов;
 - h) другие устройства для хода под парусами, такие, как шверты и приспособления для работы с ними;
 - i) меры, принятые для предотвращения истирания рангоута, стоячего и бегучего такелажа и парусов;
 - (j) оборудование в соответствии со статьей 20.18.
2. Участок деревянной мачты, проходящий через палубу и расположенный под ней, должен подвергаться проверке через промежутки времени, установленные органом по освидетельствованию, но не реже чем при каждом периодическом освидетельствовании. Для этого мачта должна демонтироваться.
3. На судне должен иметься акт последнего освидетельствования, проведенного в соответствии с пунктом (1), выданный органом по освидетельствованию, с датой и его подписью.

ГЛАВА 21
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫМ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ
В ТОЛКАЕМЫЕ ИЛИ БУКСИРУЕМЫЕ СОСТАВЫ ИЛИ СЧАЛЕННЫЕ ГРУППЫ

Статья 21.01
Суда, которые могут быть использованы для толкания

1. Суда, предназначенные для толкания, должны иметь на носу надлежащее толкающее устройство, сконструированное и оборудованное таким образом, чтобы с момента начала выполнения маневров по счаливанию позволить:
 - a) экипажу легко и безопасно переходить на толкаемую баржу при присоединенном сцепном устройстве;
 - b) толкачу занять фиксированное положение по отношению к толкаемым баржам и
 - c) предотвратить взаимное смещение толкаемых барж.
2. Суда, которые могут быть использованы для толкания, должны иметь не менее двух специальных лебедок либо эквивалентных счалных устройств для натяжения тросов.
3. Сцепные устройства должны обеспечивать жесткое соединение с толкаемым судном или толкаемыми судами.

В тех случаях, когда составы включают судно-толкач и одно толкаемое судно, счалные устройства могут допускать управляемое изгибание состава. Необходимые для этого управляющие устройства должны без труда передавать требуемые усилия и легко и безопасно приводиться в действие. Разделы 6.02 to 6.04 применяются к таким управляющим устройствам по аналогии.

4. Таранная переборка, указанная в статье 3.03(1)(a), для толкачей не требуется.

Статья 21.02
Толкаемые баржи

1. К толкаемым баржам без движительно-рулевого комплекса, жилых помещений, машинного или котельного отделения не применимы:
 - a) Главы 5, 7 и 15;
 - b) статьи 8.08(2)-(8), 13.02 и 13.08(1).

При наличии на судах движительно-рулевого комплекса, жилых помещений, машинного или котельного отделения к ним применяются соответствующие положения настоящего стандарта.

2. Баржи морских судов, длина которых L составляет не более 40 м, должны соответствовать, кроме того, следующим конструктивным требованиям:
 - a) водопроницаемые поперечные переборки, предусмотренные статьей 3.03(1), не требуются в том случае, если передняя стенка способна выдержать нагрузку, которая, по меньшей мере в 2,5 раза превышает нагрузку, предусмотренную для таранной переборки судна внутреннего плавания с такой же осадкой, построенного в соответствии с предписаниями признанного классификационного общества;
 - b) в отступление от статьи 8.08(1), отсеки двойного дна, доступ к которым затруднен, должны быть осушаемыми только в том случае, если их объем превышает 5% объемного водоизмещения толкаемой баржи при максимальной разрешенной осадке.
3. Суда, предназначенные для использования в составах, должны быть оборудованы счалными устройствами обеспечивающими надежное их соединение с другими судами или судами.

Статья 21.03

Суда, которые могут быть использованы для обеспечения тяги для движения счаленных групп

Суда, предназначенные для обеспечения тяги для движения счаленных групп, должны быть оборудованы битенгами или эквивалентными приспособлениями, количество и расположение которых позволяет безопасное движение всего соединения.

Статья 21.04

Суда, которые могут быть использованы для перемещения в составе

Суда, предназначенные для перемещения в составе, должны быть оборудованы сцепными устройствами, битенгами или эквивалентными приспособлениями, количество и расположение которых позволяет безопасное соединение с другими судами состава.

Статья 21.05

Суда, которые могут быть использованы в качестве буксиров

1. Суда, предназначенные для буксировки, должны отвечать следующим требованиям:
 - a) буксирные устройства должны располагаться таким образом, чтобы при их использовании не возникало опасности для судна, экипажа или груза.
 - b) суда, предназначенные для вспомогательных или основных буксировочных операций, должны оснащаться буксирными устройствами: буксирной лебедкой или буксирным гаком, которые должны обеспечивать безопасную отдачу буксирного троса с рулевого поста.
 - c) буксирные устройства должны устанавливаться перед плоскостью гребных винтов. Данное предписание не относится к судам, управляемым крыльчатými движителями с циклоидальным движением лопастей или аналогичными движительными установками.
 - d) в отступление от предписаний подпункта (c), для судов, предназначенных только для вспомогательных буксировочных операций, в соответствии с применимыми национальными требованиями судоходных администраций государств-членов, в качестве буксирного устройства может использоваться битенг или эквивалентное устройство. Подпункт (b) применяется в действующей редакции.
 - e) Если буксирные тросы могут зацепиться за кормовую часть судна, должны быть предусмотрены защитные буксирные арки с ограничителями передвижения тросов.
2. Суда длиной L свыше 86 м не допускаются к буксировке состава вниз по течению.

Статья 21.06

Испытания составов судов

1. В целях допуска толкача или самоходного судна для обеспечения тяги для движения жесткого состава и внесения соответствующих записей в свидетельство судна внутреннего плавания орган по освидетельствованию принимает решение о том, должны ли быть ему представлены для освидетельствования составы, и если да, то какие, и проводит предусмотренные в статье 5.02 натурные испытания состава требуемой комплектации, которую он считает наименее благоприятной. Данный состав должен отвечать условиям, указанным в стсьях 5.02 и 5.10.

Орган по освидетельствованию проверяет, чтобы при маневровых операциях, предписанных в главе 5, было обеспечено жесткое соединение всех судов состава.

2. Если в ходе испытаний, предусмотренных в пункте (1), используются особые устройства, находящиеся на толкаемых или ведомых счаленных судах, как, например, движительно-рулевой комплекс, устройства для обеспечения маневренности либо шарнирные сцепные устройства, то для выполнения предписаний статей 5.02 и 5.10, в свидетельстве судна внутреннего плавания для судов, обеспечивающих тягу для движения состава, должно быть указано следующее: форма состава, его положение, название и единый европейский идентификационный номер включенных в состав судов, оснащенных особыми устройствами, используемыми в ходе испытаний.

Статья 21.07

Записи в свидетельстве судна внутреннего плавания

1. Если судно предназначено для приведения состава в движение или перемещения в составе, соответствие его требованиям, указанным в статьях 21.01-21.06, должно быть указано в свидетельстве судна внутреннего плавания.
2. В свидетельство судна внутреннего плавания для судна, обеспечивающего тягу для движения состава, должно быть внесено следующее:
 - a) допущенные составы и соединения;
 - b) типы сцепки;
 - c) определенные наибольшие силы сцепления, и
 - d) где это применимо, минимальное разрывное усилие сцепных тросов в продольном направлении и количество перегибов троса.

ГЛАВА 22

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ПЛАВУЧЕМУ ОБОРУДОВАНИЮ

Статья 22.01

Общие положения

Для постройки и оборудования плавучего оборудования должны применяться главы 3, 7-17 и 21. Плавучее оборудование, оснащенное собственной гребной установкой, должно также удовлетворять требованиям глав 5 и 6. Гребные установки, используемые для перемещения/транспортировки плавучего оборудования только на небольшие расстояния, не должны рассматриваться в качестве собственной гребной установки.

Статья 22.02

Отступления

1.
 - a) Статьи 3.03(1) и (2) должны применяться в действующей редакции;
 - b) Раздел 7.02 должен применяться в действующей редакции;
 - c) Максимальный уровень звукового давления, предписанный статьей 15.02(5), второе предложение, может быть превышен при работе рабочих механизмов плавучего оборудования при условии, что во время его работы на судне никто не ночует;

- d) Могут быть предоставлены отступления от прочих требований к конструкции, рабочим механизмам или оборудованию при условии, что в каждом конкретном случае обеспечен эквивалентный уровень безопасности.
2. Орган по освидетельствованию может освободить от выполнения следующих требований:
- a) Статьи 13.01(1), если во время работы плавучее оборудование может быть надежно закреплено на якоре с использованием рабочего якоря или удерживающих приспособлений. Тем не менее, плавучее оборудование, оснащенное собственной гребной установкой, должно быть оснащено не менее чем одним якорем, соответствующим требованиям статьи 13.01 (1), при этом эмпирический коэффициент k принимается равным 45, а T принимается равным высоте H ;
 - b) Статьи 15.02(1), второе предложение, если жилые помещения в достаточной степени могут быть освещены электрическими осветительными приборами.
3. Кроме того, применимо следующее:
- a) в отношении статьи 8.08(2), второе предложение, осушительный насос должен иметь механический привод;
 - b) в отношении статьи 8.10(3) для любого стационарного плавучего оборудования уровень шума может превышать 65 дБ(А) на расстоянии 25 м от борта судна во время работы его рабочих механизмов;
 - c) в отношении статьи 13.03(1), если рабочие механизмы, не прикрепленные стационарно к судну, расположены на палубе, требуется не менее одного дополнительного переносного огнетушителя. Огнетушитель должен быть расположен вблизи этих рабочих механизмов;
 - d) в отношении статьи 17.02(2), в дополнение к бытовой установке сжиженного газа могут иметься в наличии другие устройства, использующие сжиженный газ. Такие устройства и их арматура должны соответствовать требованиям одного из государств-членов.

Статья 22.03 ***Дополнительные требования***

1. Плавучее оборудование, на котором во время работы находятся люди, должно быть оснащено общей (авральной) системой сигнализации. Сигнал общей системы сигнализации должен быть ясно отличим от других сигналов и в пределах жилых помещений и у всех постов управления должен обеспечивать уровень звукового давления не менее чем на 5 дБ(А) выше наибольшего звукового давления на местах. Должна быть предусмотрена возможность активировать систему сигнализации из рулевой рубки и с главных рабочих постов управления.
2. Рабочее оборудование должно обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузки, которым оно подвергается, и отвечать соответствующим требованиям государств-членов ЦКСР или Директиве 98/37/ЕС.
3. Устойчивость и прочность рабочего оборудования, а также его приспособлений, где это применимо, должны быть таковы, чтобы оно могло противостоять усилиям, возникающим вследствие возможного крена, дифферента и перемещения плавучего оборудования.
4. При подъеме груза посредством лебедок наибольшая допускаемая нагрузка, определяемая устойчивостью, устойчивостью и прочностью, должна быть четко указана на пультах управления на палубе и на постах управления. Если грузоподъемность может быть увеличена путем подсоединения дополнительных понтонов, должны быть четко указаны допускаемые значения как с подсоединенными понтонами, так и без них.

Статья 22.04

Остаточное расстояние безопасности

1. В целях настоящей главы и в виде отступления от статьи 1.01, остаточное расстояние безопасности означает кратчайшее расстояние по вертикали от поверхности воды до самой нижней части плавучего оборудования, за пределами которого плавучее оборудование не является водонепроницаемым с учетом крена и дифферента вследствие кренящих моментов, указанных в статье 22.07(4)-(9).
2. Остаточное расстояние безопасности считается достаточным в соответствии со статьей 22.07(1) для любого брызгонепроницаемого отверстия, если оно составляет не менее 300 мм.
3. При наличии отверстий, не являющихся брызгонепроницаемыми, остаточное расстояние безопасности должно составлять не менее 400 мм.

Статья 22.05

Остаточный надводный борт

1. В целях настоящей главы и в виде отступления от статьи 1.01, остаточный надводный борт означает кратчайшее расстояние по вертикали от поверхности воды до верхней поверхности палубы на ее краю с учетом крена и дифферента вследствие кренящих моментов, указанных в статье 22.07 (4)-(9).
2. Остаточный надводный борт считается достаточным в соответствии со статьей 22.07(1), если он составляет не менее 300 мм.
3. Остаточный надводный борт может быть уменьшен, если доказано, что соблюдены требования статьи 22.08.
4. Если форма понтона значительно отличается от параллелепипеда, например, в случае цилиндрического понтона, или в случае, если поперечное сечение понтона имеет более четырех сторон, Орган по освидетельствованию может потребовать или назначить остаточный надводный борт, отличающийся от пункта (2). Данное положение применяется также в случае плавучего оборудования, состоящего из нескольких понтонов.

Статья 22.06

Опыт кренования

1. Проверка остойчивости в соответствии со статьями 22.07 и 22.08 должна быть основана на опыте кренования, проведенном должным образом.
2. Если во время опыта кренования невозможно достичь требуемых значений угла крена, или проведение опыта кренования приведет к необоснованным техническим сложностям, он может быть заменен расчетом центра тяжести и расчетом массы судна. Результат расчета массы судна подлежит проверке путем измерения осадки, при этом разница не должна превышать $\pm 5\%$.

Статья 22.07 **Проверка остойчивости**

1. Должно быть подтверждено, что остаточный надводный борт и остаточное расстояние безопасности достаточны в случае приложения нагрузок во время работы рабочих механизмов, а также на ходу судна. В этом случае сумма углов дифферента и крена не должна превышать 10° и днище понтона не должно выходить из воды.

2. Проверка остойчивости должна включать следующие данные и документы:

a) чертежи понтонов и рабочих механизмов, а также их подробные данные, необходимые для проверки остойчивости, такие, как содержимое танков, отверстия, обеспечивающие доступ внутрь судна;

b) гидростатические данные или диаграммы;

c) диаграммы восстанавливающих плеч статической остойчивости протяженностью, соответствующей подпункту (5) или статье 22.08;

d) описание рабочих условий вместе с необходимыми данными о массе и центре тяжести судна, включая судно порожнем и положение оборудования «по-походному», когда оно находится на ходу;

e) расчеты кренящих, дифферентующих и восстанавливающих моментов с указанием углов крена и дифферента и соответствующих величин остаточного надводного борта и остаточного расстояния безопасности;

f) сопоставление результатов расчета со спецификационными данными по предельным значениям эксплуатационных и предельно допускаемых нагрузок.

3. Проверка остойчивости должна быть основана, по меньшей мере, на следующих предположениях в отношении нагрузки:

a) удельный вес вынимаемого грунта для землечерпательных и землесосных снарядов:

песок и гравий: $1,5 \text{ т/м}^3$,

сильно увлажненный песок: $2,0 \text{ т/м}^3$,

почва, в среднем: $1,8 \text{ т/м}^3$,

водопесчаная смесь в трубопроводах: $1,3 \text{ т/м}^3$;

b) для рейферных земснарядов данные, приведенные в подпункте (a), должны быть увеличены на 15 %;

c) для землесосных снарядов должна быть учтена наибольшая подъемная сила.

4. Доказательство остойчивости должно во всяком случае включать моменты от:

a) нагрузки;

b) асимметричной конструкции;

c) действия ветра;

d) циркуляции в случае движения самоходного плавучего оборудования;

e) бокового течения, если это необходимо;

f) балласта и запасов;

g) палубных нагрузок и перевозимого груза при его наличии;

h) свободной поверхности жидкостей;

i) сил инерции;

j) другого механического оборудования.

Моменты, которые могут действовать одновременно, должны суммироваться.

5. Момент от динамического воздействия ветра рассчитывается по формуле:

$$M_W = c \cdot P_W \cdot A_w \cdot \left(l_w + \frac{T}{2} \right) \text{ [кНм]}$$

где:

c = коэффициент сопротивления, зависящий от формы.

Для решетчатых конструкций $c = 1,2$, а для балок сплошного сечения $c = 1,6$. Обе величины учитывают динамическое воздействие ветра.

За площадь парусности принимается общая площадь, ограниченная контуром конструкции;

P_W = удельное давление ветра, которое принимается равномерно распределенным и принимается равным $0,25 \text{ кН/м}^2$;

A_w = площадь парусности над плоскостью максимальной осадки, в $[\text{м}^2]$;

l_w = возвышение центра парусности A_w над плоскостью максимальной осадки для рассматриваемого случая нагрузки, в $[\text{м}]$.

6. Для определения момента от действия циркуляции в соответствии со статьей (4)(d) для самоходного плавучего оборудования должна применяться формула статьи 19.03(6).
7. Момент от бокового течения в соответствии с подпунктом (4)(e) должен учитываться только для плавучего оборудования, которое во время работы находится на якоре или пришвартовано поперек течения.
8. Должно учитываться наиболее неблагоприятное воздействие степени заполнения танков в точки зрения остойчивости, и момент от него должен учитываться при расчете моментов от жидкого балласта и жидких запасов в соответствии с подпунктом (4)(f).
9. Момент от сил инерции в соответствии с подпунктом (4)(i) должен учитываться в том случае, если перемещения груза и рабочих механизмов могут оказать влияние на остойчивость.
10. Восстанавливающие моменты для понтонов с вертикальными боковыми стенками могут быть рассчитаны по следующей формуле:

$$M_R = 10 \cdot D \cdot \overline{MG} \cdot \sin \varphi \text{ [кНм]}$$

где:

\overline{MG} = метацентрическая высота, в м;

φ = угол крена, в градусах.

Данная формула применяется при значениях угла крена 10° и более до угла, соответствующего погружению в воду края палубы или выхода из воды края днища, при этом берется наименьшее значение. Формула может применяться к наклонным боковым стенкам при значениях угла крена до 5° ; при этом должны также учитываться ограничивающие условия, изложенные в пунктах (3)-(9).

Если отдельно взятая форма понтона (понтонов) не позволяет применять данное упрощение, необходимо использовать диаграмму восстанавливающих плеч в соответствии с подпунктом (2)(c).

Статья 22.08

Проверка остойчивости в случае уменьшенного надводного борта

При назначении уменьшенного надводного борта в соответствии со статьей 22.05(3), для всех эксплуатационных условий должно быть проверено следующее:

- a) после введения поправки на свободные поверхности жидкостей метацентрическая высота должна быть не менее 0,15 м;
- b) для углов крена от 0 до 30°, восстанавливающее плечо должно быть не менее

$$h = 0,30 - 0,28 \cdot \varphi_n \text{ [м]}$$

где

φ_n угол крена, начиная с которого диаграмма статической остойчивости имеет отрицательные значения (область остойчивости); он должен составлять не менее 20°, или 0,35 рад, и не должен вводиться в формулу для значений, превышающих 30°, или 0,52 рад, если в качестве единицы измерения φ° используется радиан (рад) ($1^\circ = 0,01745$ рад);

- c) сумма углов крена и дифферента не должна превышать 10°;
- d) сохраняется остаточное расстояние безопасности, отвечающее требованиям статьи 22.04;
- e) сохраняется остаточный надводный борт высотой не менее 0,05 м;
- f) для углов крена от 0 до 30° сохраняется остаточное восстанавливающее плечо не менее

$$h = 0,20 - 0,23 \cdot \varphi_n \text{ [м]}$$

где φ_n - угол крена, начиная с которого диаграмма статической остойчивости имеет отрицательные значения; он не должен вводиться в формулу для значений, превышающих 30°, или 0,52 рад.

Остаточное восстанавливающее плечо означает наибольшую разность между диаграммой восстанавливающих плеч и диаграммой кренящих плеч. Если вода попадает в корпус через отверстие при углах крена, меньших, чем угол, соответствующий наибольшей разности между диаграммами плеч, следует учитывать плечо, соответствующее этому углу.

Статья 22.09

Марки осадок и шкала осадок

Марки осадок и шкала осадок должны быть нанесены в соответствии со статьями 4.04 и 4.06.

Статья 22.10

Плавающее оборудование без проверки остойчивости

1. Положения статей 22.04 to 22.08 могут не выполняться для плавающего оборудования в следующих случаях:
 - a) рабочие механизмы которых ни в каком случае не могут оказать влияние на его крен или дифферент, и
 - b) если возможность смещения центра тяжести может быть обоснованно исключена.
2. Несмотря на это:
 - a) при наибольшей нагрузке расстояние безопасности должно составлять не менее 300 мм, а надводный борт – не менее 150 мм; и
 - b) в случае отверстий, закрытия которых не являются брызгонепроницаемыми, расстояние безопасности должно составлять не менее 500 мм.

ГЛАВА 23

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К СУДАМ ТЕХНИЧЕСКОГО ФЛОТА

Статья 23.01 **Условия эксплуатации**

Судно технического флота, обозначенное в качестве такового в свидетельстве судна внутреннего плавания, может эксплуатироваться вне места проведения работ только в состоянии порожнем. Это ограничение должно быть внесено в свидетельство судна внутреннего плавания.

С этой целью судно технического флота должно иметь свидетельство, выданное компетентным органом освидетельствования, в котором должны быть указаны продолжительность работ и географические районы места, где проводятся работы, в выполнении которых судно может участвовать.

Статья 23.02 **Применение части II**

Если в настоящей главе не указано иное, конструкция и оборудование судов технического флота должны соответствовать главам 3-17 части II.

Статья 23.03 **Отступления**

1.
 - a) Статья 3.03(1) должна применяться в действующей редакции;
 - b) Главы 5 и 6 должны применяться в действующей редакции для самоходных судов;
 - c) Статья 13.02(2), (a) и (b), должна применяться в действующей редакции;
 - d) Орган по освидетельствованию может предоставить отступление от выполнения других требований в отношении конструкции, оборудования и снабжения при условии, что в каждом конкретном случае обеспечен эквивалентный уровень безопасности.
2. Орган по освидетельствованию может освободить от выполнения следующих требований:
 - a) статьи 8.08 (2)-(8), если не требуется наличие экипажа;
 - b) статьи 13.01(1) и (3), , если судно технического флота может быть надежно закреплено на месте с использованием рабочего якоря или удерживающих приспособлений. Тем не менее, самоходное судно технического флота должно быть оснащено не менее чем одним якорем, соответствующим требованиям статьи 13.01(1), при этом эмпирический коэффициент k принимается равным 45, а T принимается равным высоте H ;
 - c) статьи 13.02(1)(c), если судно не является самоходным.

Статья 23.04 **Расстояние безопасности и надводный борт**

1. Если судно технического флота используется в качестве саморазгружающейся баржи или грунтоотвозной шаланды, расстояние безопасности вне зоны расположения трюмов должно составлять не менее 300 мм, а надводный борт – не менее 150 мм. Орган по освидетельствованию может допустить меньший надводный борт, если путем расчетов доказано, что остойчивость является достаточной для груза удельным объемом $1,5 \text{ т/м}^3$ и палуба не касается воды ни с одного из бортов. При этом должно быть учтено воздействие свободных поверхностей жидкости.

2. Положения статей 4.01 и 4.02 должны применяться в действующей редакции к судам технического флота, не указанным в пункте (1). Орган по освидетельствованию может установить значения расстояния безопасности и надводного борта, отличающиеся от приведенных выше.

Статья 23.05 **Судовые шлюпки**

Оснащение судов технического флота судовыми шлюпками не требуется в следующих случаях:

- a) если они несамоходные или
- b) на месте проведения работ есть доступ к судовой шлюпке.

Это отступление должно быть внесено в свидетельство судна внутреннего плавания.

ГЛАВА 24 **ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ИСТОРИЧЕСКИМ СУДАМ**

(нет положений)

ГЛАВА 25 **ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К МОРСКИМ СУДАМ**

Статья 25.01 **Положения для Рейна (Зона R)**

1. Морские суда, эксплуатируемые на Рейне, должны отвечать необходимым национальным и международным положениям в отношении технических требований к конструкции, оборудованию, устройствам и снабжению морских судов, а также должны быть способны подтвердить это посредством необходимых свидетельств.
2. Морские суда должны соответствовать следующим положениям настоящего стандарта в дополнение к требованиям, указанным в пункте (1):
 - a) главы 5;
 - b) из главы 6:
статья 6.01(1) и статья 6.02, (1) и (2);
 - c) из главы 7:
статья 7.01(2), статья 7.02 (1) и (3), статья 7.05(2),
статья 7.13 — для морских судов оборудованных для управления одним человеком с помощью РЛС,
 - d) из главы 8
статья 8.03(3) — для морских судов, на которых автоматическое устройство остановки двигателя может быть отключено с рулевого поста; статья 8.05(13), статья 8.08(10), статья 8.09, (1) и (2), и статья 8.10.
Блокировка запорных устройств в положении, указанном в статье 8.08(10), должна рассматриваться как эквивалент пломбировки запорных устройств системы сбора подсланевых вод, через которые нефтесодержащие воды могут быть откачаны с судна. Требуемый ключ (ключи) должны храниться на центральном посту и иметь соответствующую маркировку.

Система замера, регистрации и управления сбросом нефти, соответствующая Правилу 16 МАРПОЛ 73/78, считается эквивалентной блокировке запорных устройств в положении, указанном в статье 8.08(10). Наличие системы замера, регистрации и управления сбросом нефти должно быть подтверждено Международным свидетельством о предотвращении загрязнения нефтью в соответствии с МАРПОЛ 73/78.

Если Международное свидетельство I о предотвращении загрязнения нефтью подтверждает, что судно оборудовано цистернами для сбора и хранения всех нефтесодержащих вод и остатков, требования статьи 8.09(2) считаются выполненными;

- e) из главы 10:
статья 10.17;
- f) из главы 13:
статьи 13.01 и 13.02(1);
- g) главы 21,
для морских судов, допущенных для включения в состав;
- h) главы 27:
Требования главы 27 считаются выполненными, если остойчивость соответствует действующим резолюциям ИМО, соответствующие документы, касающиеся остойчивости, подтверждены компетентным органом и контейнеры закреплены обычным способом, принятым в морском судоходстве.

ГЛАВА 26

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ПРОГУЛОЧНЫМ СУДАМ

Статья 26.01

Применение части II

1. Прогулочные суда должны соответствовать следующим требованиям:
 - a) из главы 3:
статье 3.01, статье 3.02(1)(a) и (2), статье 3.03(1)(a) и (6), и статье 3.04(1);
 - b) глава 5;
 - c) из главы 6:
статье 6.01(1), и статье 6.08;
 - d) из главы 7:
статье 7.01(1) и(2), статье 7.02, статье 7.03(1) и (2), статье 7.04(1), статье 7.05(2),
статье 7.13, если имеется рулевая рубка, предназначенная для управления судном одним человеком;
 - e) из главы 8:
статье 8.01(1) и (2), статье 8.02(1) и (2), статье 8.03(1) и (3), статье 8.04, статье 8.05(1) -
(10) и (13), статье 8.06, статье 8.07, статье 8.08 (1), (2), (5), (7) и (10), статье 8.09(1) и
статье 8.10;
 - f) Из главы 10:
статье 10.01(1) в действующей редакции;
 - g) Из главы 13:
статье 13.01(2), (3) и (5)-(14), статье 13.02(1)(a)-(c), (3)(a) и (e)-h), статье 13.03(1)(a), (b) и
(d), однако на борту должно быть по меньшей мере два огнетушителя;
статье 13.03(2)-(6), статье 13.04, статьям 13.05, 13.07 и 13.08;
 - h) главе 16;

- i) главе 17.
- 2. Для прогулочных судов, подпадающих под действие Директивы 2013/53/ЕС¹², первоначальные освидетельствования и периодические освидетельствования охватывают только:
 - a) статью 6.08, если имеется указатель скорости поворота;
 - b) статью 7.01(2), статью 7.02, статью 7.03(1), и статью 7.13, если имеется рулевая рубка, предназначенная для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки;
 - c) статью 8.01(2), статью 8.02(1), статью 8.03(3), статью 8.05(5), статью 8.08(2), и статью 8.10;
 - d) статью 13.01(2), (3), (6) и (14), статью 13.02(1)(b) и (c), (3)(a) и (e)-(h), статью 13.03 (1)(b) и (d) и (2)-(6), и статью 13.08;
 - e) главу 16;
 - f) Из главы 17:
 - aa) статью 17.12;
 - bb) статью 17.13; приемочное испытание после ввода в эксплуатацию установки, работающей на сжиженном газе, должно проводиться в соответствии с требованиями Директивы 2013/53/ЕС, и акт приемки должен быть представлен органу по освидетельствованию;
 - cc) статьи 17.14 и 17.15; установка, работающая на сжиженном газе, должна соответствовать требованиям Директивы 2013/53/ЕС;
 - dd) главу 17 в полном объеме, если установка, работающая на сжиженном газе, установлена после того, как прогулочное судно было поставлено на рынок.

ГЛАВА 27

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К СУДАМ, ПЕРЕВОЗЯЩИМ КОНТЕЙНЕРЫ

Статья 27.01

Общие положения

- 1. Положения данной главы применяются к судам, перевозящим контейнеры, в случаях, когда требуются документы для подтверждения остойчивости в соответствии с применимыми правилами судоходных администраций государств-членов.

Документы, подтверждающие остойчивость, должны быть проверены органом по освидетельствованию либо переданы другим органам для проверки, а также иметь печать органа по освидетельствованию.
- 2. Документы, подтверждающие остойчивость, должны обеспечить судоводителя подробной информацией об остойчивости судна для всех случаев загрузки.

Документы, подтверждающие остойчивость, должны включать, как минимум:

 - a) информацию о допускаемых значениях коэффициентов остойчивости, допускаемых значениях \overline{KG} или высоты центра тяжести груза;
 - b) данные о пространствах, которые смогут быть заполнены балластной водой;
 - c) бланки для проверки остойчивости;
 - d) указания по применению или образец расчета для использования судоводителем.

¹² Директива 2013/53/EU Европейского парламента и Совета от 20 ноября 2013 г. по прогулочным судам и гидроциклам и отменяющая Директиву 94/25/ЕС (OJ L 354, 28.12.2013).

3. Для судов, на которых контейнеры могут перевозиться как в закрепленном, так и незакрепленном состоянии, должны применяться отдельные методы расчета остойчивости для перевозки контейнеров и груза в закрепленном и незакрепленном состоянии.
4. Груз или контейнеры считаются закрепленными только в том случае, если каждый отдельный контейнер надежно прикреплен к корпусу посредством направляющих или крепежных приспособлений, а его положение не может изменяться во время рейса.

Статья 27.02

Предельные условия и метод расчета для подтверждения остойчивости при перевозке незакрепленных контейнеров

1. В случае перевозки на судах незакрепленных контейнеров любой способ расчета, применяемый для определения остойчивости судна, должен отвечать следующим предельным условиям:
 - a) метацентрическая высота \overline{MG} должна составлять не менее 1,00 м.
 - b) под общим воздействием центробежной силы, возникающей в результате циркуляции судна, давления ветра и при наличии свободных поверхностей, занятых жидкостью, угол крена не должен превышать 5° , а соответствующий борт не должен погружаться в воду.
 - c) Плечо кренящего момента, образующегося под воздействием центробежной силы в результате циркуляции судна, определяется по следующей формуле:

$$h_{KZ} = c_{KZ} \cdot \frac{v^2}{L_{WL}} \cdot \left(\overline{KG} - \frac{T'}{2} \right) [\text{м}]$$

где:

c_{KZ} параметр ($c_{KZ} = 0,04$) [$\text{с}^2/\text{м}$];

v максимальная скорость судна по отношению к воде [м/с];

\overline{KG} высота центра тяжести судна в грузу над основной плоскостью [м];

T' осадка судна в грузу [м].

- d) Плечо кренящего момента, возникающего от статического действия ветра, определяется по следующей формуле:

$$h_{KW} = c_{KW} \cdot \frac{A'}{D'} \cdot \left(l_W + \frac{T'}{2} \right) [\text{м}]$$

где:

c_{KW} параметр ($c_{KW} = 0,025$) [т/м^2];

A' площадь парусности надводной части судна в грузу [м^2];

D' водоизмещение судна в грузу [т];

l_W возвышение центра парусности A' над плоскостью соответствующей ватерлинии [м];

T' осадка судна в грузу на миделе [м].

- e) Плечо кренящего момента, возникающего при наличии свободных поверхностей, занятых дождевой водой и подсланевыми водами, находящимися в трюме или в междудонном пространстве, определяется по следующей формуле:

$$h_{KfO} = \frac{c_{KfO}}{D'} \cdot \sum (b \cdot l \cdot (b - 0,55 \sqrt{b})) [\text{м}]$$

где:

c_{KfO} параметр ($c_{KfO} = 0,015$) [т/м^2];

- b ширина трюма или рассматриваемой секции трюма [м]¹³;
 l длина трюма или рассматриваемой секции трюма [м];*
 D' водоизмещение судна в грузу [т].

- f) Для каждого случая загрузки необходимо учесть половину запасов топлива и пресной воды.
2. Остойчивость судна с грузом незакрепленных контейнеров считается достаточной, если фактическая величина \overline{KG} не превышает величину \overline{KG}_{zul} , полученную с использованием следующей формулы и рассчитанную для различных водоизмещений с учетом всех возможных осадок:

$$a) \quad \overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} + \frac{B_{WL}}{2F} \cdot \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{kFO} \right)}{\frac{B_{WL}}{2F} \cdot Z + 1} \quad [\text{м}]$$

Для $\frac{B_{WL}}{2F}$ выбирается значение не менее 11,5 (11,5 = 1/tg 5°).

$$b) \quad \overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 1,00 \quad [\text{м}]$$

В качестве определяющего используется наименьшее значение \overline{KG}_{zul} , полученное по формулам, указанным в подпунктах (a) или (b).

В этих формулах:

\overline{KG}_{zul} максимальная допустимая высота центра тяжести судна в грузу над основной плоскостью [м];

\overline{KM} метацентрическая высота над основной плоскостью [м] в соответствии с приближенной формулой в пункте (3);

F фактический надводный борт на половине длины L [м];

Z величина центробежной силы, возникающей в результате циркуляции

$$Z = \frac{(0,7 \cdot v)^2}{9,81 \cdot 1,25 L_{WL}} = 0,04 \cdot \frac{v^2}{L_{WL}}$$

v максимальная скорость судна по отношению к воде [м/с];

T_m осадка на миделе [м];

h_{KW} плечо кренящего момента, возникающего от статического действия бокового ветра в соответствии с пунктом (1)(d) [м];

h_{kFO} суммарный кренящий момент, возникающий при наличии свободных поверхностей в соответствии с пунктом (1)(e) [м].

3. Приближенная формула для определения \overline{KM} :

При отсутствии гидростатических диаграмм величина \overline{KM} для расчетов в соответствии с пунктами (2) и статьей 27.03 (2) может определяться с использованием следующих приближенных формул:

- a) для судов, имеющих форму понтона

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H} \right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} \quad [\text{м}]$$

¹³Трюмные секции, в которых присутствуют свободные поверхности, занятые водой, появляются в результате продольного и/или поперечного деления на отсеки, приводящего к появлению отдельных независимых секций.

- b) для других судов

$$\overline{KM} = \frac{B^2_{WL}}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} \text{ [м]}$$

Статья 27.03

Предельные условия и метод расчета для подтверждения остойчивости при перевозке закрепленных контейнеров

1. В случае перевозки на судах закрепленных контейнеров любой способ расчета, применяемый для определения остойчивости судна, должен отвечать следующим предельным условиям:
 - a) метацентрическая высота \overline{MG} должна составлять не менее 0,50 м.
 - b) под общим воздействием центробежной силы, возникающей в результате циркуляции судна, давления ветра и при наличии свободных поверхностей, занятых жидкостью, никакие отверстия в корпусе судна не должны быть погружены в воду.
 - c) Кренящие моменты от центробежной силы при циркуляции судна, воздействия ветра и свободных поверхностей жидкостей должны определяться по формулам, приведенным в статье 27.02(1)(c)-(e).
 - d) Для каждого случая загрузки необходимо учесть половину запасов топлива и пресной воды.
2. Остойчивость судна с грузом незакрепленных контейнеров считается достаточной, если фактическая величина \overline{KG} не превышает величину \overline{KG}_{zul} , полученную с использованием следующей формулы и рассчитанную для различных водоизмещений с учетом всех возможных осадок:

$$a) \quad \overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} - \frac{l-i}{2v} \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right) + 0,75 \frac{B_{WL}}{F'} \left(z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{Kfo}\right)}{0,75 \cdot \frac{B_{WL}}{F'} \cdot z + 1} \text{ [м]}$$

Для $\frac{B_{WL}}{F'}$ выбирается значение не менее 6,6 и

для $\frac{l-i}{2v} \cdot \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right)$ - не менее 0.

$$b) \quad \overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 0,50 \text{ [м]}$$

Определяющим является наименьшее значение \overline{KG}_{zul} , рассчитанное по формуле (a) или (b).

В этих формулах, кроме ранее определенных терминов:

- l поперечный момент инерции площади ватерлинии при T_m [м⁴] (приближенная формула – см. (3));
- i поперечный момент инерции площади ватерлинии, параллельной основной плоскости, на высоте

$$T_m + \frac{2}{3} F' \text{ [м}^4\text{]}$$

v водоизмещение судна при T_m [м³];

F теоретический надводный борт

$F' = H' - T_m$ [м] или $F' = \frac{a \cdot B_{WL}}{2 \cdot b}$ [м], при этом выбирается наименьшее значение.

a расстояние по вертикали между нижней кромкой отверстия, которое погрузится в воду первым при крене судна, и ватерлинией при вертикальной посадке судна [м];

b расстояние от этого отверстия до центра судна [м];

H теоретическая высота борта $H' = H + \frac{q}{0,9 \cdot L \cdot B_{WL}}$ [м];

q суммарный объем рубок, люков, тронковых палуб и прочих надстроек с наибольшей высотой до 1,0 м над H или до самого нижнего отверстия в рассматриваемом объеме, при этом принимается наименьшее значение. Части объема, расположенные в пределах 0,05 L от оконечностей судна, при этом не учитываются [м³].

3. Приближенная формула для расчета I

При отсутствии гидростатических диаграмм величина поперечного момента инерции площади ватерлинии может быть рассчитана по следующим приближенным формулам:

a) для судов, имеющих форму понтона

$$I = \frac{B_{WL}^2 \cdot \nabla}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} [\text{м}^4]$$

b) для других судов

$$I = \frac{B_{WL}^2 \cdot \nabla}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} [\text{м}^4]$$

Статья 27.04

Процедура оценки остойчивости на судне

Процедура оценки остойчивости может быть определена по документам, указанным в статье 27.01(2).

ГЛАВА 28

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К СУДАМ ДЛИНОЙ СВЫШЕ 110 М

Статья 28.01

Применение части II

В дополнение к частям II и III к судам длиной свыше 110 м применяются статьи 28.02-28.04

Статья 28.02

Прочность

Достаточная прочность корпуса в соответствии со статьей 3.02(1)(а) (продольная, поперечная и местная прочность) удостоверяется свидетельством, выданным признанным классификационным обществом.

Статья 28.03

Плавучесть и остойчивость

1. Пункты (2)-(10) применяются к судам длиной свыше 110 м, за исключением пассажирских судов.
2. Основные данные для расчета остойчивости, характеристики судна порожнем и положения центра тяжести должны определяться путем кренования судна, проводимого в соответствии с Приложением I к Резолюции ИМО MSC 267 (85) .

3. Заявитель должен доказать расчетным путем с использованием метода постоянного водоизмещения, что остойчивость судна в поврежденном состоянии достаточна. Расчет окончательной стадии затопления производится методом «потери плавучести», а промежуточные стадии затопления рассчитываются методом добавленных масс. Все расчеты должны производиться без учета крена и затопления.

Достаточные плавучесть и остойчивость судна в случае затопления должны быть подтверждены для условий загрузки судна, соответствующих наибольшей 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 условий 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 условиях загрузки, указанных выше.

4. Для поврежденного судна принимаются следующие предположения:
- a) Размеры бортовых повреждений:
 - по длине: не менее 0,10 L ,
 - по ширине: 0,59 м,
 - по вертикали: от днища неограниченно вверх.
 - b) Размеры повреждений по днищу:
 - по длине: не менее 0,10 L,
 - по ширине: 3,00 м,
 - по вертикали: от 0,39 м вверх, за исключением подсланевого пространства.
 - c) Все переборки в пределах поврежденной зоны считаются поврежденными, это означает, что деление на отсеки принимается таким образом, чтобы судно осталось на плаву при затоплении двух и более смежных отсеков в продольном направлении. Для главного машинного отделения следует применять только стандарт 1-отсечной непотопляемости, т. е. конечные переборки машинного отделения считаются неповрежденными.

В случае повреждения днища смежные поперечные отсеки также считаются затопленными.

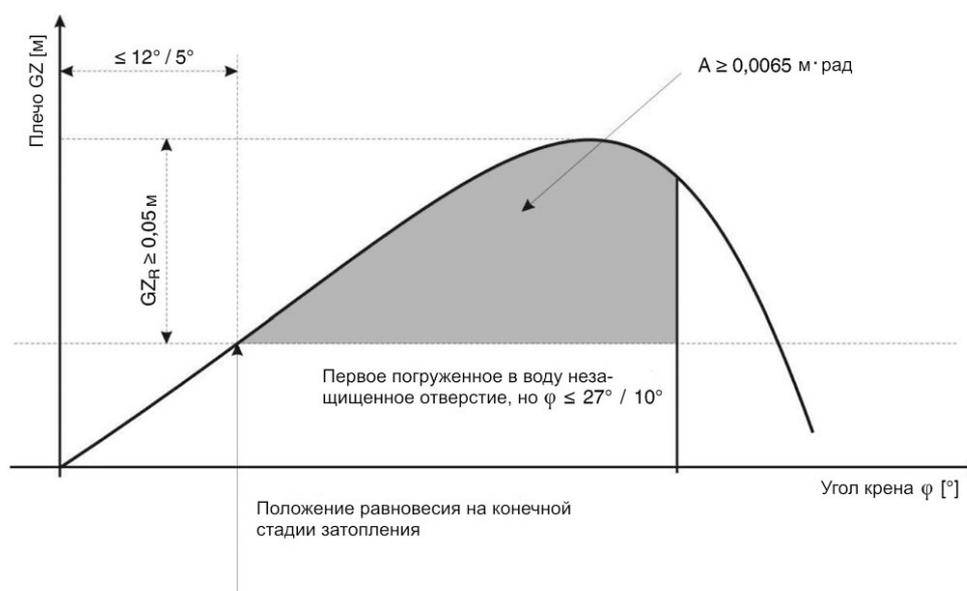
- d) Проницаемость
 - Коэффициент проницаемости принимается равным 95 %.
 - Если расчетным путем доказано, что в каком-либо отсеке средняя проницаемость составляет менее 95 %, то вместо этой величины может использоваться значение, полученное расчетным путем.

Значения коэффициента проницаемости должны быть не менее:

| | |
|--|------------|
| Машинное отделение и служебные помещения | 85 % |
| Грузовые трюмы | 70 % |
| Балластные цистерны и т. д. в зависимости от того, считаются ли они заполненными или порожними в соответствии со своим назначением при эксплуатации судна при наибольшей допустимой осадке | 0 или 95 % |

- e) Расчет влияния свободных поверхностей на промежуточных стадиях затопления должен быть основан на общей площади поверхности поврежденных отсеков.
5. На всех промежуточных стадиях затопления, указанных в пункте (3), должны соблюдаться следующие критерии:

- a) угол крена φ в состоянии равновесия на рассматриваемой промежуточной стадии затопления не должен превышать 15° (5° в случае, если контейнеры не закреплены).
 - b) до начала крена в состоянии равновесия на рассматриваемой промежуточной стадии затопления положительная площадь под диаграммой восстанавливающих плеч должна соответствовать восстанавливающему плечу $GZ \geq 0,02$ м ($0,03$ м в случае, если контейнеры не закреплены) до погружения первого незащищенного отверстия или достижения угла крена φ , равного 27° (15° в случае, если контейнеры не закреплены).
 - c) отверстия, не являющиеся водонепроницаемыми, не должны погружаться в воду до начала крена в положении равновесия в рассматриваемой промежуточной стадии затопления.
6. В конечной стадии затопления должны соблюдаться следующие критерии:
- a) высота от аварийной ватерлинии до нижней кромки отверстий, не являющихся водонепроницаемыми (т. е. дверей, иллюминаторов, лазов) должна составлять не менее $0,10$ м.
 - b) угол крена φ в состоянии равновесия не должен превышать 12° (5° в случае, если контейнеры не закреплены);
 - c) до начала крена в состоянии равновесия на рассматриваемой промежуточной стадии затопления положительная площадь под диаграммой восстанавливающих плеч должна соответствовать восстанавливающему плечу $GZ_R \geq 0,05$ м и площадь под диаграммой должна быть не менее $0,0065$ м²рад до погружения первого незащищенного отверстия или достижения угла крена φ , равного 27° (10° в случае, если контейнеры не закреплены).



- d) Если отверстия, не являющиеся водонепроницаемыми, погружаются в воду до достижения состояния равновесия, помещения, открытые для доступа, при расчете устойчивости поврежденного судна считаются затопленными.
7. Если предусмотрены отверстия для перетока для уменьшения несимметричного затопления, должны быть выполнены следующие требования:
- a) для расчета перетока надлежит применять Резолюцию ИМО А.266 (VIII);
 - b) они должны быть автоматическими;
 - c) они не должны быть оснащены запорными устройствами;
 - d) время, требуемое для полной компенсации несимметричности, не должно превышать 15 мин.

8. Если отверстия, через которые могут быть дополнительно затоплены неповрежденные отсеки, могут быть закрыты с обеспечением водонепроницаемости, запорные устройства должны иметь с обеих сторон четко различимую надпись:
«Закрыть немедленно после прохода».
9. Если расчеты непотопляемости в соответствии с частью 9 Правил, прилагаемых к ВОПОГ получили положительные результаты, следует рассматривать это в качестве расчетного подтверждения в соответствии с пунктами (3)-(7).
10. Плоскость наибольшей осадки должна быть назначена повторно, если это необходимо для выполнения требований пункта (3).

Статья 28.04 **Дополнительные требования**

1. Судно, длина которого превышает 110 м, должно:
 - a) быть оснащено многовинтовым движительно-рулевым комплексом не менее чем с двумя независимыми двигателями одинаковой мощности и носовым подруливающим устройством, которое управляется из рулевой рубки и является эффективным также в тех случаях, когда судно находится в порожнем состоянии;
либо
быть оснащено одновинтовым движительно-рулевым комплексом и управляемым из рулевой рубки носовым подруливающим устройством, которое имеет собственный источник питания, является эффективным также в тех случаях, когда судно находится в порожнем состоянии, и обеспечивает возможность самостоятельного движения судна в при выходе из строя главного движительно-рулевого комплекса;
 - b) быть оснащено РЛС и указателем скорости поворота в соответствии со статьей 7.06(1);
 - c) иметь стационарную систему осушения подсланевого пространства в соответствии со статьей 8.08;
 - d) удовлетворять требованиям статьи 31.09(1.1).
2. Как отступление от пункта (1) и с учетом применимых правил судоходных администраций для локальных участков навигации в государствах-членах, для судов длиной L свыше 110 м, за исключением пассажирских, которые:
 - a) соответствуют пунктам (1)(a)-(d);
 - b) имеют возможность разделения на сегменты в средней трети длины судна в случае аварии без использования капитального аварийного оборудования, причем сегменты судна после разделения должны оставаться на плаву;
 - b) имеют хранящееся на борту и выдаваемое признанным классификационным обществом свидетельство, подтверждающее плавучесть, посадку и остойчивость разделенных сегментов судна с указанием степени загрузки, выше которой плавучесть обоих сегментов более не обеспечивается;
 - c) имеют двойное дно и двойные борта в соответствии с ВОПОГ, и при этом самоходные суда соответствуют разделам 9.1.0.91 - 9.1.0.95, а самоходные танкера соответствуют пункту 9.3.2.11.7 и разделам 9.3.2.13 to 9.3.2.15 Части 9 ВОПОГ;
 - d) оснащены многовинтовым движительно-рулевым комплексом в соответствии со статьей (1)(a), первая половина предложения;
в пункте 52 свидетельства судна внутреннего плавания должно указываться, что такое судно соответствует всем требованиям подпунктов (a) - (e).
3. Как отступление от пункта (1) и с учетом применимых правил судоходных администраций для локальных участков навигации в государствах-членах, для пассажирских судов длиной L свыше 110 м, которые:

- a) соответствуют пунктам (1)(a)-(d);
- b) построены или переоборудованы на высший класс под техническим наблюдением признанного классификационного общества; соответствие требованиям высшего класса удостоверяется свидетельством, выданным классификационным обществом. Сохранение класса не требуется;
- c) имеют двойное дно при высоте междудонного пространства не менее 600 мм и деление на отсеки для обеспечения того, чтобы в случае затопления любых двух смежных водонепроницаемых отсеков судно не погружалось ниже предельной линии погружения, а остаточное расстояние безопасности составляло 100 мм, либо
имеют двойное дно при высоте междудонного пространства не менее 600 мм и двойные борта при расстоянии между бортом судна и продольной переборкой не менее 800 мм;
- d) оснащены многовинтовым движительно-рулевым комплексом не менее чем с двумя независимыми двигателями одинаковой мощности и носовым подруливающим устройством, которое управляется из рулевой рубки и работает эффективно как при продольном перемещении судна, так и на при движении лагом;
- e) имеют возможность управления кормовым якорем непосредственно из рулевой рубки; в пункте 52 свидетельства судна внутреннего плавания должно указываться, что такие суда соответствуют всем требованиям подпунктов (a) - (e).

ГЛАВА 29

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К К ВЫСОКОСКОРОСТНЫМ СУДАМ

Статья 29.01 **Общие положения**

1. Высокоскоростные суда не должны строиться как каютные суда.
2. На высокоскоростных судах не допускается к применению следующее оборудование:
 - a) приборы с фитильными горелками в соответствии со статьей 16.02,
 - b) печи с испарительными горелками в соответствии со статьями 16.03 и 16.04;
 - c) отопительное оборудование и котлы на твердом топливе в соответствии со статьей 16.07;
 - d) установки, работающие на сжиженном газе в соответствии с главой 17.
3. Высокоскоростные суда должны строиться под наблюдением уполномоченного классификационного общества, использующего правила, предназначенные для высокоскоростных судов. Класс должен сохраняться.

Статья 29.02 **Применение частей II и III**

1. Несмотря на пункт (2), к высокоскоростным судам применимы главы 3-19, за исключением следующих требований:
 - a) статья 3.04(6), второй подпункт;
 - b) статья 8.08(2), второе предложение;
 - c) статья 14.02(4), второе и третье предложения;
 - d) статья 15.02(4), второе предложение;
 - e) статья 19.06(3)(a), второе предложение.

2. Как отступление от статей 19.02(9), и 19.15(7), для всех дверей в водонепроницаемых переборках должна быть предусмотрена возможность дистанционного управления.
3. Как отступление от статьи 6.02(1), в случае отказа или нарушения работы привода управления рулевой машиной должны быть незамедлительно приведены в действие второй независимый механический привод управления или ручной привод управления рулевой машиной.
4. В дополнение к требованиям пунктов (1)-(3) высокоскоростные суда должны отвечать требованиям статей 29.03-29.10.

Статья 29.03 ***Сиденья и ремни безопасности***

Сиденья должны быть предусмотрены для максимального допустимого числа пассажиров, которые могут находиться на судне. Сиденья должны быть оборудованы ремнями безопасности. Ремни безопасности не требуются, если обеспечена достаточная защита от удара или если они не требуются частью 6 главы 4 Кодекса ВС 2000 года.

Статья 29.04 ***Надводный борт***

Как отступление от статей 4.02 и 4.03, надводный борт должен составлять не менее 500 мм.

Статья 29.05 ***Плавуемость, остойчивость и деление на отсеки***

Для высокоскоростных судов должно быть представлено достаточное подтверждение:

- a) характеристик плавуемости и остойчивости, достаточных для безопасности при эксплуатации судна в водоизмещающем режиме, как в неповрежденном, так и в поврежденном состоянии;
- b) характеристик остойчивости и систем стабилизации, достаточных для безопасности, при эксплуатации судна в режиме динамической плавуемости и в переходном режиме;
- c) характеристик остойчивости, достаточных для безопасности, при эксплуатации судна в режиме динамической плавуемости и в переходном режиме и позволяющих безопасный переход судна в водоизмещающий режим в случае неисправности любой из систем.

Статья 29.06 ***Рулевая рубка***

1. Устройство
 - a) Как отступление от статьи 7.01(1), рулевая рубка должна быть оборудована таким образом, чтобы находящееся за рулем лицо и второй член экипажа могли в любой момент выполнить свои задачи в процессе движения судна.
 - b) Рулевой пост должен быть оборудован таким образом, чтобы обеспечить рабочие места для лиц, указанных в подпункте (a). Оборудование, предназначенное для навигации, маневрирования, наблюдения и передачи информации, а также другие устройства, имеющие важное значение для работы судна, должны располагаться достаточно близко друг от друга, с тем чтобы второй член экипажа мог в положении сидя получать необходимую информацию и управлять оборудованием и устройствами управления. Во всех случаях должны соблюдаться следующие требования:

- aa) рулевой пост должен быть оборудован для рулевого таким образом, чтобы обеспечить возможность управления судном одним человеком с использованием РЛС;
- bb) для второго члена экипажа на рабочем посту должен быть предусмотрен второй отдельный экран РЛС (вспомогательный), а также доступ к передаче информации и управлению движением судна со своего рабочего поста.
- c) Лица, указанные в подпункте (a), должны иметь возможность управлять оборудованием, указанным в подпункте (b) без каких-либо помех, в том числе с правильно пристегнутыми ремнями безопасности.

2. Беспрепятственный обзор

- a) Как отступление от статьи 7.02(2), зона ограниченной видимости рулевого в сидячем положении по носу судна не должна превышать длины судна независимо от условий загрузки.
- b) Как отступление от статьи 7.02(3), общий сектор отсутствия видимости от положения прямо по носу до 22,5° позади траверза каждого борта не должен превышать 20°. Ни один из индивидуальных теневых секторов не должен превышать 5°. Сектор видимости между двумя теневыми секторами должен составлять не менее 10°.

3. Приборы

Пульты приборов наблюдения, регистрации и управления оборудования, указанного в статье 29.10, должны быть расположены в рулевой рубке на отдельных и четко обозначенных местах. Это относится также, по мере применимости, к приборам управления спуском коллективных спасательных средств.

4. Освещение

Для зон или элементов оборудования, которые должны быть освещены во время работы, должен применяться красный свет.

5. Иллюминаторы

Следует избегать появления отражений. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие ослепление солнечным светом.

6. Поверхностные материалы

Следует избегать применения светоотражающих поверхностных материалов в рулевой рубке.

Статья 29.07
Дополнительное оборудование

Высокоскоростные суда должны иметь следующее оборудование:

- a) навигационная РЛС и указатель скорости поворота в соответствии со статьей 7.06(1); и
- b) легкодоступные спасательные средства, размещенные в соответствии со статьей 19.09(4).

Статья 29.08
Закрытые помещения

1. Общие положения

Общественные места и жилые помещения, а также имеющееся в них оборудование должны быть такими, чтобы обычно пользующиеся ими лица не могли получить

ранения при обычных или аварийных запуске и остановке двигателя, а также при маневрировании и при обычных условиях плавания, а также в случае отказа или нарушения работы органов управления.

2. Связь
 - a) В целях информирования пассажиров о мерах безопасности все пассажирские суда должны быть оборудованы звуковыми и визуальными устройствами, которые должны быть видимы и слышимы для всех лиц, находящихся на судне.
 - b) упомянутые в подпункте (a) устройства должны быть такими, чтобы судоводитель мог давать указания пассажирам.
 - c) Поблизости от сиденья каждого пассажира должны быть предусмотрены инструкции о поведении в экстренных ситуациях, включая общий план судна с обозначением всех выходов, путей эвакуации, мест расположения аварийного оборудования и спасательных средств, а также с указаниями, касающимися пользования спасательными жилетами.

Статья 29.09 **Выходы и пути эвакуации**

Выходы и пути эвакуации должны отвечать следующим требованиям:

- a) Должен обеспечиваться удобный, безопасный и быстрый проход с рулевого поста в отделения и жилые помещения с общественным доступом.
- b) Пути эвакуации, ведущие к аварийным выходам, должны иметь хорошо заметную и постоянную маркировку.
- c) Все выходы должны быть обозначены надлежащим образом. Средства управления дверями должны быть хорошо видимыми как снаружи, так и изнутри.
- d) Пути эвакуации и аварийные выходы должны иметь надлежащую систему обозначения маршрутов эвакуации.
- e) Около выходов должно быть предусмотрено достаточное место для одного члена экипажа.

Статья 29.10 **Противопожарная защита и пожаротушение**

1. Коридоры, отделения и жилые помещения с общественным доступом, а также камбузы и машинные отделения должны быть подключены к надлежащей системе пожарной сигнализации. Наличие пожара, а также его местоположение должны автоматически указываться в том месте, где постоянно находятся члены экипажа или персонал.
2. Машинные отделения должны быть оснащены стационарными установками пожаротушения в соответствии со статьей 13.05.
3. Отделения и жилые помещения с общественным доступом, а также пути эвакуации из них должны быть оснащены водяной спринклерной системой под давлением в соответствии со статьей 13.04. Должна быть обеспечена возможность быстрого отведения воды, используемой для тушения пожара, непосредственно наружу.

ГЛАВА 30
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К СУДАМ,
ОБОРУДОВАННЫМ РУЛЕВЫМИ ИЛИ ИЛИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМИ
СИСТЕМАМИ, РАБОТАЮЩИМИ НА ТОПЛИВЕ С ТЕМПЕРАТУРОЙ
ВСПЫШКИ, РАВНОЙ ИЛИ НИЖЕ 55 °С

Статья 30.01
Общие положения

1. Для целей настоящей главы «рулевые и вспомогательные системы» означают любую использующую топливо систему, включая:
 - a) топливные резервуары и трубопроводную обвязку резервуара;
 - b) системы подготовки газа;
 - c) трубопроводы и вентили;
 - d) двигатели и турбины;
 - e) системы управления, контроля и безопасности.
2. В отступление от статьи 8.01(3), статьи 8.05(1), (6), (9), (11) and (12) и положений главы 9, рулевые и вспомогательные системы, работающие на топливе с температурой вспышки, равной или ниже 55 °С, могут устанавливаться на судах при условии, что соблюдаются предъявляемые к этому топливу требования, изложенные в настоящей главе и Приложении 8.
3. Рулевые и вспомогательные системы, оговоренные в пункте (2), должны изготавливаться и устанавливаться под наблюдением органа по освидетельствованию.
4. Для целей выполнения задач, предусмотренных в настоящей главе, орган по освидетельствованию может задействовать технические службы согласно статье 30.07.
5. Перед сдачей рулевых или вспомогательных систем, оговоренных в пункте (2), в эксплуатацию органу по освидетельствованию представляют следующие документы:
 - a) оценку рисков в соответствии с Приложением 8;
 - b) описание рулевой или вспомогательной системы;
 - c) чертежи рулевой или вспомогательной системы;
 - d) термобарическую диаграмму системы;
 - e) инструкцию по эксплуатации с указанием всех применимых процедур для целей практического использования системы;
 - f) расписание по тревогам согласно статье 30.03;
 - g) копию свидетельства о приемке, указанного в статье 30.02(4).
6. На судне должны иметься копии всех документов, упомянутых в пункте (5).

Статья 30.02
Испытание

1. Орган по освидетельствованию проводит проверку рулевых и вспомогательных систем, работающих на топливе с температурой вспышки, равной или ниже 55 °С:
 - a) перед сдачей в эксплуатацию;
 - b) после любой модернизации или любого ремонта;
 - c) на регулярной основе, не реже одного раза в год.

В процессе проверок принимаются во внимание соответствующие инструкции изготовителей.

2. Проверки, указанные в пункте (1), (а) и (с), включают по крайней мере:
 - а) проверку соответствия рулевых и вспомогательных систем утвержденным чертежам и – в ходе последующих проверок – любых изменений в рулевой или вспомогательной системе;
 - б) при необходимости, функциональное испытание рулевых и вспомогательных систем с учетом всех эксплуатационных возможностей;
 - с) визуальный осмотр и проверку на герметичность всех компонентов системы, в частности вентиляей, трубопроводов, шлангов, поршней, насосов и фильтров;
 - д) визуальный осмотр электрических и электронных приборов установки;
 - е) проверку систем управления, контроля и безопасности.
3. Проверки, указанные в пункте (1)(b), охватывают соответствующие части пункта (2).
4. По результатам каждой проверки согласно пункту (1) выдается акт проверки с указанием даты проведения проверки.

Статья 30.03 **Обеспечение безопасности**

1. На борту судов, оборудованных рулевыми или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки, равной или ниже 55 °С, должно иметься расписание по тревогам. Расписание по тревогам включает инструкции по безопасности согласно пункту (2) и план по безопасности согласно пункту (3).
 2. В инструкциях по безопасности указывается, по крайней мере, следующая информация:
 - а) аварийный останов системы;
 - б) меры на случай аварийной утечки жидкого или газообразного топлива, например, при заправке;
 - с) меры на случай пожара или других аварийных ситуаций на борту судна;
 - д) меры на случай столкновения;
 - е) использование средств обеспечения безопасности;
 - ф) подача сигнала тревоги;
 - г) порядок эвакуации.
 3. В плане по безопасности указывается, по крайней мере, следующая информация:
 - а) опасные участки;
 - б) маршруты эвакуации, аварийные выходы и газонепроницаемые помещения;
<ли>с) спасательное оборудование и судовые шлюпки;
 - д) огнетушители, системы пожаротушения и спринклерные системы;
 - е) системы аварийной сигнализации;
 - ф) щитки аварийных выключателей цепей;
 - г) противопожарные заслонки;
 - и) аварийные источники электроэнергии;
 - й) щитки управления системой вентиляции;
 - л) регуляторы подающих топливопроводов;
 - к) средства обеспечения безопасности.
4. Расписание по тревогам должно быть:

- a) должным образом завизировано органом по освидетельствованию; и
- b) вывешено на борту судна на видном(ых) месте(ах).

Статья 30.04

Требования по предотвращению загрязнения

1. Уровень выбросов из двигателей или турбин не должен превышать применимые предельные нормы, указанные в статье 7а или в приложении XV к Директиве 97/68/ЕС.
2. В случае рулевых или вспомогательных систем, работающих на природном газе, соответствующие значения применяются к выбросам углеводородов, кроме метана (CH₄).
3. Соблюдение требования пункта (1) подтверждается путем представления органу по освидетельствованию протокола измерения на испытательном стенде уровня выбросов газов и твердых частиц, проведенного в соответствии с международным стандартом ISO 8178-1:2006.
4. Должны быть приняты надлежащие меры для сведения к минимуму выбросов парниковых газов. Такие меры указывают в документах, предусмотренных статьей 30.01(5)(b).

Статья 30.05

Маркировка

Служебные помещения и компоненты системы должны иметь надлежащую маркировку с четким указанием используемых видов топлива.

Статья 30.06

Независимый движительно-рулевой комплекс

В случае автоматического отключения движительно-рулевого комплекса или его узлов должна обеспечиваться возможность самостоятельного удержания судна на курсе.

Статья 30.07

Технические службы

1. Технические службы должны отвечать требованиям Европейского стандарта EN ISO 17020:2012.
2. Изготовители и поставщики рулевых или вспомогательных систем либо узлов этих систем не могут быть признаны в качестве технических служб.
3. Техническая служба должна обладать квалификацией и опытом, необходимыми с учетом соответствующих требований Приложения 8.
4. Контрольные проверки и испытания согласно статьям 30.01 и 30.02 могут проводиться различными техническими службами при условии, что их квалификация и опыт полностью отвечают предписаниям пункта (3).

ГЛАВА 31

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К СУДАМ С МИНИМАЛЬНЫМ СОСТАВОМ ЭКИПАЖА

Статья 31.01

Оборудование судов

Применительно к самоходным судам, толкачам, толкаемым составам и пассажирским судам орган по освидетельствованию вносит в пункт 47 свидетельства судна внутреннего плавания пометку с указанием их соответствия или несоответствия положениям статей 31.02 или 31.03.

Статья 31.02

Стандарт S1

1. Двигательно-рулевые комплексы должны быть устроены таким образом, чтобы можно было изменять скорость и направление движения с рулевого поста.

Вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения судна, должны включаться и останавливаться с рулевого поста, если они не включаются автоматически или не работают постоянно в течение всего рейса.

2. В критических областях значений:
 - - температуры воды, используемой для охлаждения главных механизмов,
 - - давления масла в системе смазки главных механизмов и передаточных механизмах,
 - - давления масла и воздуха в устройствах реверсирования главных механизмов, реверсируемых передаточных механизмах или гребных винтах, и
 - - уровня подсланевых вод машинного отделениядолжны обеспечиваться наблюдение и контроль с использованием устройств, подающих звуковые и световые предупреждающие сигналы в рулевой рубке в случае неправильной работы. Звуковая сигнализация может подаваться с помощью одного звукового сигнального прибора. Подача звуковых сигналов может прекращаться сразу после принятия сигнала о неисправности. Световая сигнализация должна отключаться только после устранения соответствующих неисправностей.
3. Подача топлива и охлаждение главных механизмов должны осуществляться автоматически.
4. Должна быть предусмотрена возможность управления двигательно-рулевым комплексом одним человеком без особых усилий даже при максимально допустимой осадке судна.
5. Подача световых и звуковых сигналов, предписываемых применимыми правилами судоходных администраций государств-членов, должна производиться с рулевого поста на ходу судна.
6. Если возможность прямой связи между рулевым постом и носовой частью судна, кормовой частью судна, жилыми помещениями и машинным отделением отсутствует, то должна предусматриваться переговорная связь. Для связи с машинным отделением переговорная связь может быть заменена системой световых и звуковых сигналов.
7. Усилия, необходимые для управления рукоятками и аналогичными поворотными устройствами грузоподъемных механизмов, не должны превышать 160 Н.
8. Буксирные лебедки, указанные в свидетельстве судна внутреннего плавания, должны иметь механический привод.

9. Осушительные насосы и насосы для мойки палуб должны иметь механический привод.
10. Основные приборы управления и контроля должны располагаться в соответствии с нормами эргономики.
11. Должна быть обеспечена возможность управления оборудованием, упомянутым в статье 6.01(1), с рулевого поста.

Статья 31.03 **Стандарт S2**

Стандарт S1 и дополнительное оборудование:

1. Применительно к самоходным судам, идущим своим ходом:

дополнительное оборудование носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста;
2. Применительно к самоходным судам, обеспечивающим тягу для движения счальных групп:

дополнительное оборудование носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста;
3. Применительно к самоходным судам, обеспечивающим тягу для движения толкаемых составов, состоящие из самоходного судна и судна в голове состава:

дополнительное оборудование гидравлическими или электрическими счальными лебедками. Однако такое оборудование не требуется, если головное судно толкаемого состава оборудовано носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста самоходного судна-толкача;
4. Применительно к толкачам, обеспечивающим тягу для движения толкаемого состава:

дополнительное оборудование гидравлическими или электрическими счальными лебедками. Однако такое оборудование не требуется, если располагаемое впереди судно толкаемого состава оборудовано носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста толкача;
5. Применительно к пассажирским судам:

дополнительное оборудование носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста. Однако такое оборудование не требуется, если движительно-рулевой комплекс и рулевое устройство пассажирского судна обеспечивают ту же самую маневренность.

ЧАСТЬ IV ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 32 ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ПЛАВУЧИХ СРЕДСТВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ НА РЕЙНЕ (ЗОНА R)

Статья 32.01 *Применимость переходных положений к судам, уже находящимся в эксплуатации*

1. Положения статей 32.02-32.04 применяются только к судам, имеющим действительное удостоверение об освидетельствовании судна на Рейне:
 - a) которое было впервые выдано в соответствии с Правилами освидетельствования судов на Рейне, действовавшими на 31 декабря 1994 года, или
 - b) которое было возобновлено по крайней мере один раз до 31 декабря 1994 года, или же
 - c) к судам, которые находились в стадии строительства или переоборудования по состоянию на 31 декабря 1994 года.
2. К судам, на которые не распространяется пункт (1), применяются положения статьи 32.05.

Статья 32.02 *Переходные положения для судов, уже находящихся в эксплуатации*

1. Суда, которые не в полной мере соответствуют требованиям настоящего стандарта, должны:
 - a) быть приведены в соответствие с этими требованиями согласно переходным положениям, перечисленным в таблице ниже, и
 - b) до приведения их в соответствие удовлетворять положениям Правил освидетельствования судов на Рейне, действующим на 31 декабря 1994 года.Если выдается новое свидетельство судна внутреннего плавания в соответствии с положениями пункта 1 статьи 32.01, то удостоверение об освидетельствовании судна на Рейне представляется в качестве доказательства и изымается, а в пункте 52 нового свидетельства судна внутреннего плавания дата выдачи этого удостоверения об освидетельствовании в соответствии с Правилами освидетельствования судов на Рейне, действовавшими на 31 декабря 1994 года, указывается следующим образом:

«Было выдано удостоверение об освидетельствовании в соответствии с Правилами освидетельствования судов на Рейне, действовавшими на 31 декабря 1994 года: ...(дата)».
2. Определения, используемые в таблице:

«НЗП»: данное положение применяется к судам, уже находящимся в эксплуатации, только в том случае, если их соответствующие части были заменены или переоборудованы, т.е. данное положение применяется исключительно к судам новой постройки и в случае замены или переоборудования соответствующих частей или зон. При замене существующих частей запасными деталями того же типа и с применением той же технологии речь не идет о замене («З») по смыслу переходных положений.

«Выдача или возобновление свидетельства судна внутреннего плавания»: данное положение должно быть соблюдено на момент следующей выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после указанной даты.

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|--|---|---|----------|
| ГЛАВА 3 | | | | |
| 3.03 | (1) a) | Расположение таранной переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (1) b) | Расположение ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (2) | Размещение жилых помещений перед таранной переборкой | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | | Размещение жилых помещений позади ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | | Оборудование для обеспечения безопасности | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| | (4) | Газонепроницаемые переборки, отделяющие жилые помещения от машинно-котельных отделений и трюмов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (5), 2-й абзац | Удаленный контроль закрытия дверей в ахтерпиковой переборке | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| (7) | Якоря, не выступающие за обшивку носовой части судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2041 | |
| 3.04 | (6) | Выходы из машинных отделений | Машинные отделения, которые до 1995 г. не считались машинными отделениями согласно статье 1.01, должны быть оборудованы вторым выходом в случае НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| ГЛАВА 5 | | | | |
| 5.06 | (1), 1-е предложение | Минимальная скорость | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| ГЛАВА 6 | | | | |
| 6.01 | (1) | Маневренность, предписанная в главе 5 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (3) | Постоянный крен и температура окружающей среды | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (7) | Конструкция баллера руля | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 6.02 | (1) | Наличие отдельных гидравлических баков | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------|--|---|----------|
| | | Дублирующие регулирующие клапаны для гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| | | Отдельная система трубопроводов для второго привода для гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| | (2) | Отдельная система трубопроводов для второго привода для гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (3) | Обеспечение маневренности, предписанной в главе 5, посредством второго привода или ручного привода | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 6.03 | (1) | Подключение других потребителей к гидравлическому приводу рулевого устройства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 6.05 | (1) | Штурвал ручного привода, не приводимый в действие механическим приводом | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 6.06 | (1) | Два не зависимых друг от друга устройства управления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 6.07 | (2) а) | Сигнализатор уровня масла в гидробаках и указатель рабочего давления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (2) е) | Контроль исправности буферных устройств | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 6.08 | (1) | Требования в отношении электрического оборудования согласно статье 9.20 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| ГЛАВА 7 | | | | |
| 7.02 | (3), 2-й абзац | Беспрепятственный обзор в направлении обычной оси зрения рулевого | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| | (6) | Минимальная степень прозрачности стекол | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | | | НЗП для судов с затемненными стеклами, соответствующих следующим условиям: | |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------|--|---|--|
| | | | <p>стекла имеют зеленое затемнение и светопропускаемость не менее 60%;</p> <p>конструкция потолка рулевой рубки обеспечивает отсутствие бликов на стеклах;</p> <p>должна быть предусмотрена возможность плавной регулировки яркости источников света в рулевой рубке или возможность их отключения;</p> <p>должны быть приняты все разумные меры, с тем чтобы исключить появление других бликов</p> | |
| | (6) | Конструкция безопасных стекол | НЗП | |
| 7.03 | (7) | Отключение аварийной сигнализации | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания, если рулевая рубка не оборудована для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки | |
| | (8) | Автоматическое подключение к другому источнику энергии | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 7.04 | (1) | Управление главными двигателями и движительно-рулевыми комплексами | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (2) | Управление каждым главным двигателем | Если рулевая рубка не оборудована для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035, если выдерживать заданный курс можно непосредственно, 1.1.2010 в случае остальных двигателей |
| | (3) | Устройство наблюдения | Если рулевая рубка не оборудована для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (9), 3-е предложение | Управление с помощью рычага | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (4), 4-е предложение | Положение рычага ясно указывает на направление упора | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|------------------|--|---|----------|
| 7.05 | (1) | Сигнально-отличительные фонари, их корпуса, оборудование и источники света | Могут по-прежнему использоваться сигнально-отличительные фонари, их корпуса, оборудование и источники света, отвечающие требованиям, касающимся цвета и силы света сигнально-отличительных фонарей и допущения сигнальных огней для судоходства по Рейну, по состоянию на 30 ноября 2009 года | |
| 7.06 | (1) | Указатели скорости поворота, которые получили одобрение до 1.1.1990 | Указатели скорости поворота, получившие одобрение до 1.1.1990 и установленные до 1.1.2000, могут по-прежнему устанавливаться и эксплуатироваться до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания Сообщества после 1.1.2015 года при наличии действительного акта установки, заверенного в соответствии с Директивой 2006/87/ЕС ¹⁴ или резолюцией 1989-II-35 ЦКСП | |
| | (1) | Радиолокационное навигационное оборудование и указатели скорости поворота, которые получили одобрение после 1.1.1990 | Радиолокационное навигационное оборудование и указатели скорости поворота, которые получили одобрение по состоянию на 1.1.1990 или после этой даты в соответствии с минимальными требованиями к радиолокационным навигационным системам и указателям скорости поворота, используемым для внутреннего судоходства по Рейну, и условиями проведения их испытаний, могут по-прежнему устанавливаться и эксплуатироваться при наличии акта установки, заверенного в соответствии с директивой 2006/87/ЕС или резолюцией 1989-II-35 ЦКСП | |
| | (3) | Оборудование АИС для внутреннего судоходства | Оборудование АИС для внутреннего судоходства, получившее одобрение типа в соответствии с изданием 1.0 и 1.01 Стандарта для испытаний, может по-прежнему устанавливаться до 30.11.2015 и эксплуатироваться после этой даты | |
| 7.09 | | Система аварийной сигнализации | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 7.12 | 1-й абзац | Регулируемые по высоте рулевые рубки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | | | Без гидравлической системы опускания: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | 2-й и 3-й абзацы | | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |

¹⁴ Директива 2006/87/ЕС Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2006 года, устанавливающая технические требования к судам внутреннего плавания и заменяющая директиву Совета 82/714/ЕЕС (ОJ L 389, 30.12.2006).

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|--|---|---|--|----------|
| ГЛАВА 8 | | | | |
| 8.01 | (3) | Только двигатели внутреннего сгорания, работающие на топливе с температурой вспышки, равной или ниже 55 °С | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 8.02 | (1) | Защита от непроизвольного пуска двигателей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (4) | Защитные экраны для труб | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2025 |
| 8.03 | (2) | Контрольные устройства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (4) | Сигнализация при активации функции автоматической защиты от заброса оборотов двигателя и орган управления для дезактивации этой функции | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (5) | Конструкция валопровода | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 8.05 | (1) | Стальные цистерны для жидкого топлива | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| | (2) | Автоматическое закрывание вентилей цистерн | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (3) | Запрещение размещения топливных цистерн перед таранной переборкой | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | | Запрещение размещения топливных цистерн позади ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (4) | Запрещение размещения топливных цистерн и их арматуры над двигателями или газовыпускными трубами | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | | | До этого срока безопасное удаление топлива должно обеспечиваться с помощью соответствующих устройств | |
| (6), с 3-го по 5-е предложения ¹⁵ | Установка вентиляционных и соединительных труб и их размеры | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | |

¹⁵ Переходное положение применяется к предложениям 3–6 пункта 6 статьи

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------|--|---|----------|
| | (7), 1-е предложение | Оснащение цистерны быстрозапорными клапанами, управляемыми с палубы, даже если соответствующие помещения закрыты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| | (9), 2-е предложение | Показания датчиков уровня должны быть удобочитаемы вплоть до максимального уровня заполнения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (13) | Контроль уровня наполнения цистерн в случае не только главных, но и других двигателей, необходимых для безопасного управления судном | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 8.06 | | Цистерны для смазочного масла, трубопроводы и вспомогательное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 8.07 | | Цистерны для нефтепродуктов, используемых в системах валопроводов, системах управления и запуска, системах подогрева, трубопроводах и вспомогательном оборудовании | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 8.08 | (8) | Если трюмные помещения используют для баллаستировки судна, для соединения балластной и осушительной систем одного простого закрывающегося устройства недостаточно | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (9) | Устройства для измерения уровня воды, расположенные в днище трюма | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 8.09 | (2) | Установки для сбора нефтесодержащих вод и хранения б/у масла | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |

8.05 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее положение: «8.05, 6), с 3-го по 5-е предложения/Установка вентиляционных и соединительных труб и их размеры/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2010».

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------|---|---|----------|
| 8.10 | (3) ¹⁶ | Уровень шума, производимого судном на стоянке, не должен превышать 65 дБ(А) | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| ГЛАВА 9 | | | | |
| | | Соблюдение требований, касающихся предельных значений выбросов отработавших газов | Правила не применяются к: а) двигателям, установленным до 1.1.2003; б) к запасным двигателям ¹⁷ , установленным до 31.12.2011 включительно на борту судов, находившихся в эксплуатации по состоянию на 1.1.2002 | |
| | | | К двигателям, которые были установлены: а) на судах в период с 1.1.2003 по 1.7.2007 применяются предельные значения выбросов отработавших газов, указанные в приложении XIV к директиве 97/68; б) на судах или в бортовых механизмах после 30.6.2007 применяются предельные значения выбросов отработавших газов, указанные в приложении XV к директиве 97/68 В отношении категорий: аа) V для тяговых двигателей и вспомогательных двигателей мощностью свыше 560 кВт; а также бб) D, E, F, G, H, I, J, K для вспомогательных двигателей согласно директиве 97/68/ЕС применяются эквивалентные требования | |
| ГЛАВА 10 | | | | |
| 10.01 | (1), 2-е предложение | Соответствующие документы, подлежащие представлению органу по освидетельствованию | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | 2 б) | Схемы главного распределительного щита, резервного и рабочего распределительных щитов, подлежащие хранению на борту | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |

¹⁶ Переходное положение применяется к пункту 3 статьи 8.10 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 01 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение:

«8.10, 3)/Уровень шума, производимого судном, стоящим на стоянке, не должен превышать 65 дБ(А)/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

¹⁷ Запасной двигатель – это уже находившийся в эксплуатации отремонтированный двигатель, который аналогичен заменяемому им двигателю с точки зрения мощности, частоты вращения и условий установки.

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------|--|---|----------|
| | (3) | Температура окружающей среды в помещении и на палубе | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 10.02 | (1)–(3) | Системы электропитания | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 10.05 | (4) | Поперечное сечение проводов заземления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.11 | (4) | Наличие эффективной системы вентиляции в случае установки аккумуляторов в закрытом отсеке, шкафу или ящике | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | |
| 10.12 | (2) d) | Питание рабочих механизмов, необходимых для движения судна и управления им, производится непосредственно через главный распределительный щит | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| | (3) b) | Наличие устройства контроля сопротивления изоляции относительно корпуса, снабженного световой и звуковой сигнализацией | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 10.13 | | Аварийные выключатели цепей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 10.14 | (3), 2-е предложение | Запрещение использования однополюсных выключателей в прачечных, ванных комнатах, умывальных и других помещениях с повышенной влажностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 10.15 | (2) | Сечение жил кабелей должно составлять не менее 1,5 мм ² | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (10) | Кабельные соединения регулируемых по высоте рулевых рубок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 10.16 | (3), 2-е предложение | Вторая цепь питания | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.18 | | Системы аварийной сигнализации и безопасности для механического оборудования | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|--|--------|---|---|---------------|
| 10.19 | | Электронное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 10.20 | | Электромагнитная совместимость | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| ГЛАВА 13 | | | | |
| 13.01 | | Якорное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 13.02 | (2) b) | Наличие сосудов из стали или иного прочного невоспламеняющегося материала, емкостью не менее 10 л | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (3) a) | Свидетельство для швартовых и других канатов | Первый канат, подлежащий замене на судне: НЗП; самое позднее после | 1.1.2008 |
| Второй и третий канаты, подлежащие замене на судне: НЗП; самое позднее после | | | 1.1.2013 | |
| 13.03 | (1) | Соответствие Европейскому стандарту | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (2) | Пригодность для тушения пожаров классов А, В и С | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (4) | Содержание CO ₂ с учетом размера помещения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 13.04 | | Стационарные установки пожаротушения в жилых помещениях, рулевых рубках и пассажирских каютах | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 13.05 | | Стационарные системы пожаротушения в | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна | ¹⁸ |

¹⁸ а) Стационарные системы пожаротушения, в которых используется CO₂, установленные до 1 октября 1980 года, могут по-прежнему эксплуатироваться до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2035 при условии, что они соответствуют предписаниям пункта 5 статьи 7.03 Правил освидетельствования судов на Рейне, действовавших по состоянию на 1 апреля 1976 года (Протокол ЦКСР 1975-I-23).

б) Стационарные системы пожаротушения, в которых используется CO₂, установленные в период с 1 апреля 1992 года по 31 декабря 1994 года, могут по-прежнему эксплуатироваться до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2035 при условии, что они соответствуют предписаниям пункта 5 статьи 7.03 Правил освидетельствования судов на Рейне, действовавших по состоянию на 31 декабря 1994 года.

с) Рекомендации в отношении применения положений пункта 5 статьи 7.03 Правил освидетельствования судов на Рейне, действовавших по состоянию на 31 декабря 1994 года, которые были сделаны Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) в период с 1 апреля 1992 года по 31 декабря 1994 года, остаются в силе до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2035.

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|---------------------|-------------------|---|---|------------------------|
| | | машинных отделениях, котельных отделениях и насосных отделениях | внутреннего плавания после | |
| 13.07 ¹⁹ | | Применение Европейского стандарта к шлюпкам | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| 13.08 | (2) | Надувные спасательные жилеты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | | | Спасательные жилеты, находившиеся на борту по состоянию на 30.9.2003, могут использоваться до момента выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| ГЛАВА 14 | | | | |
| 14.02 | (4) ²⁰ | Оборудование внешнего борта палубы, бортовых проходов и других рабочих мест | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| | | Высота комингсов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 14.04 | (1) | Свободная ширина бортового прохода | Для судов, где $B > 7,30$ м: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 ²¹ |
| | (2) ²² | Леерное ограждение | Для судов, у которых $L < 55$ м, с жилыми помещениями только в кормовой части: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |

¹⁹ Переходное положение применяется к статье 13.07 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «13.07/Применение Европейского стандарта к шлюпкам/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

²⁰ Пункт 4 статьи 14.02 содержит временные требования, действующие до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2011 года действовало следующее переходное положение: «14.02, 4)/Оборудование внешнего борта палубы, бортовых проходов и других рабочих мест/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

²¹ К судам, заложенным после 31.12.1994, а также судам, уже находящимся в эксплуатации, это требование применяется при следующих условиях: если производится замена всего трюмного пространства, то требования статьи 14.04 должны быть соблюдены. Если переоборудование бортового прохода по всей длине судна влечет за собой изменение свободной ширины бортового прохода, то:

а) требования статьи 14.04 должны быть соблюдены в том случае, если при переоборудовании подлежит уменьшению свободная ширина бортового прохода до высоты 0,90 м;

б) при переоборудовании свободная ширина бортового прохода до высоты 0,90 м либо свободная ширина на высоте более 0,90 м не должна быть уменьшена, если их размеры меньше значений, указанных в статье 14.04.

²² Пункт 2 статьи 14.04 содержит временное требование, действующее до 30 ноября 2017 года.

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|-----------------------------------|---|---|----------|
| 14.05 | (1) | Доступ к рабочим местам | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (2) и (3) | Двери, входные и выходные отверстия, а также проходы, расположенные так, что разница в уровне полов составляет более 0,50 м | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (4) | Трапы на постоянных рабочих местах | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 14.06 | (2) | Выходы и запасные выходы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 14.07 | (1), 2-е предложение | Трапы, скоб-трапы и аналогичные приспособления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (2) и (3) | | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 14.10 | | Крышки люков | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 14.11 | | Лебедки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 14.12 | (2), (4), (5) и (9) ²³ | Табличка изготовителя, защитные устройства, судовые документы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| 14.13 | | Хранение воспламеняющихся жидкостей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| ГЛАВА 15 | | | | |
| 15.01 | (1) | Жилые помещения для лиц, которые обычно проживают на борту | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 15.02 | (3) | Расположение пола | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (4) | Судовые салоны и спальные каюты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |

²³ Переходное положение применяется к пунктам 2, 4, 5 и 9 статьи 14.12 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «14.12/Табличка завода-изготовителя, защитные устройства, наличие на борту соответствующих документов/НЗП: самое позднее после первого возобновления свидетельства судна внутреннего плавания 1.1.2015».

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|-----------------|---------------------------|--|---|----------|
| | (6) | Свободная высота жилых помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (8) | Свободная площадь жилых помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (9) | Кубатура помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (10) | Кубатура, приходящаяся на каждого человека | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (11) | Размер дверей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (12) а) и б) | Расположение трапов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (13) | Трубопроводы, по которым проходят опасные для здоровья газы или жидкости | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 15.03 | | Санитарное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 15.04 | | Камбузы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 15.06 | | Отопление и вентиляция | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| 15.07 | (1), 2-е предложение | Другие предметы обстановки жилых помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| ГЛАВА 18 | | | | |
| 18.01 | (2), таблицы 1 и 2, и (5) | Предельные/контрольные значения и одобрения типа | <p>НЗП при условии, что</p> <p>а) предельные и контрольные значения не превышают значений, предусмотренных статьей 18.01, более чем в два раза;</p> <p>б) на бортовую установку для обработки сточных вод имеется свидетельство изготовителя или эксперта, подтверждающее, что установка рассчитана на объемы стоков, обычно образующихся на борту судна;</p> <p>с) на пассажирском судне имеется система удаления шлама сточных вод, обеспечивающая надлежащее функционирование бортовой установки для обработки сточных вод</p> | |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|--|--|---|----------|
| ГЛАВА 19 | | | | |
| 19.01 | (1) d) | Неприменение второго предложения пункта 3 статьи 10.14, если номинальное напряжение превышает 50 В | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (2) d) | Запрет на использование нагревателей, функционирующих на твердом топливе, согласно статье 16.07 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | | | Данное положение не применяется к судам с двигателями, функционирующими на твердом топливе (паровыми двигателями) | |
| | (2) e) | Запрет на использование установок, функционирующих на сжиженном газе, согласно главе 17 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | | | Переходное положение применяется только в том случае, если установлены системы аварийной сигнализации в соответствии со статьей 8 статьи 19.15 | |
| (5) и (6) | Обзор впереди судна не должен быть затруднен более чем на дистанцию, равную двум корпусам судна, либо более чем на 250 м, в зависимости от того, что меньше Достаточный обзор в направлении кормы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | 1.1.2045 | |
| 19.02 | (2) | Число и расположение переборок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | (3) | Расположение ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | | | Это требование не применяется к пассажирским судам, которые в силу их соответствия основным требованиям относительно 2-отсечной непотопляемости, предусмотренным в пункте 9 статьи 19.03, или их соответствия требованиям статьи 19.07 имеют эквивалентный уровень безопасности и маневренности | |
| | (5), 2-е предложение | Предельная линия погружения при отсутствии палубы переборок | Для пассажирских судов, которые были заложены до 1.1.1996: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (10) c) | Время, требуемое для процесса дистанционного закрытия | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------------|---|---|----------|
| | (15) | Минимальная высота междудонного пространства при наличии двойного днища и расстояние между двойными бортами при их наличии | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 19.03 | (1)–(6) | Остойчивость неповрежденного судна | НЗП: при условии, что увеличена также максимальная пассажировместимость, самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | (7) и (8) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | (9) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | | Размеры повреждений по днищу, по вертикали | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | | | НЗП: применяется к судам, у которых палуба водонепроницаемых переборок находится на расстоянии более 0,50 м, но не более 0,60 м от днища судна и которые получили первое свидетельство судна внутреннего плавания до 31.12.2005 | |
| | 2-отсечная непотопляемость | НЗП | | |
| | (10)–(13) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 19.05 | (2) a) | Число пассажиров, на которое рассчитана площадь путей эвакуации в соответствии со статьей 8 статьи 19.06 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | (2) b) | Число пассажиров, на котором основан расчет остойчивости в соответствии со статьей 19.03 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 19.06 | (1), 1-е предложение | Пассажирские каюты на всех палубах должны быть расположены в корму от таранной переборки и, если они расположены ниже палубы переборок, в нос от кормовой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|--------------------------|---|---|----------|
| (1), 2-е предложение | Закрытые пространства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| (3) с), 1-е предложение | Высота в свету для выходов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (3) (2), 2-е предложение | Ширина в свету для дверей пассажирских кают и других небольших помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (3) f), 1-е предложение | Габариты запасных выходов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (3) g) | Выходы, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (4) d) | Двери, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (5) | Требования к коридорам между помещениями | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (6) b) | Пути эвакуации, ведущие к пространствам для эвакуации | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (6) с) ²⁴ | Пути эвакуации не должны проходить через камбузы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| (6) d) | На путях эвакуации не должно быть вертикальных трапов, скоб-трапов или подобных конструкций | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (7) | Надлежащая система руководств по безопасности | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| (8) | Требования в отношении мест сбора | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |

²⁴ Переходное положение применяется к пункту 6 с) статьи 19.06 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «19.06, 6) с)/Пути эвакуации не должны проходить через камбузы/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|-----------------------------|---|---|----------|
| (9) | Требования в отношении трапов, ведущих в помещения для пассажиров, и их площадок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (10) а), 1-е предложение | Леер, соответствующий Европейскому стандарту EN 711: 1995 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (10) а), 2-е предложение | Высота фальшбортов и ограждений палуб, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (10) б), 2-е предложение | Ширина в свету для отверстий, обычно используемых для посадки и высадки лиц с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (13) | Проходы и стены в проходах, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (14), 1-е предложение | Конструкция стеклянных дверей и стен в проходах и стекол иллюминаторов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (15) | Требования в отношении надстроек, полностью или отчасти состоящих из панорамных стекол | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | Требования в отношении закрытых пространств | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| (17), 2-е предложение | Требования в отношении туалетов, приспособленных для лиц с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (18) | Система вентиляции для кают, в которых нет открывающихся иллюминаторов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (19) | Требования статьи 19.06 к помещениям, в которых размещены члены экипажа или судовой персонал | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|---------------------|----------------------|---|---|----------|
| 19.07 ²⁵ | | Требования в отношении движительно-рулевого комплекса | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| 19.08 | (2) | Требования к системам громкоговорящей связи | К пассажирским судам, у которых L_{WL} составляет меньше 40 м либо которые имеют не более 75 человек на борту, данное положение применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (3) а) ²⁶ | Требования к системе аварийного оповещения, приводимой в действие пассажирами, членами экипажа или судовым персоналом с целью оповещения командного состава и экипажа судна | К судам для однодневных экскурсий это требование применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| | (3) b) | Система аварийного оповещения пассажиров командным составом судна | К судам для однодневных экскурсий это требование применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (3) c) | Система аварийного оповещения экипажа судна и судового персонала командным составом судна | К каютным пассажирским судам это требование применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2007 |
| | | | К судам для однодневных экскурсий это требование применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| | (6) | Стационарные системы сигнализации в трюме | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 19.10 | (2) | Применение пункта 3 статьи 10.16 также в отношении проходов и помещений для отдыха пассажиров | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |

²⁵ Переходное положение применяется к статье 19.07 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «19.07/Требования в отношении движительно-рулевого комплекса/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

²⁶ Переходное положение применяется к пункту 3 статьи 19.08 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «19.08, 3)/Требования к системе аварийной сигнализации/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015» и «19.08, 3) с)/Система аварийного оповещения экипажа судна и судового персонала командным составом судна/

Для кризисных судов, это положение применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2007».

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------------------|---|---|---|
| (3) | Достаточное аварийное освещение | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| (4) | Аварийная энергетическая установка | К судам для однодневных экскурсий, у которых L_{WL} составляет не более 25 м, данное положение применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после L_{WL} | 1.1.2015 |
| (4) f) | Аварийный источник энергоснабжения прожекторов согласно пункту (2) i) статьи 13.02 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| (4) i) | Аварийный источник энергоснабжения лифтов и подъемного оборудования по смыслу второго предложения пункта 9 статьи 19.06 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| (6), 1-е предложение | Перегородки согласно пункту 2 статьи 19.11 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| (6), 2-е и 3-е предложения | Прокладка кабелей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| (6), 4-е предложение | Аварийная энергетическая установка должна располагаться выше предельной линии погружения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 19.11 | (1) | Применимость материалов и комплектующих с точки зрения противопожарной безопасности | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после |
| | (2) | Конструкция перегородок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после |
| | (3) | Краски, лаки и другие материалы для обработки поверхностей, а также палубные покрытия, применяемые в помещениях, кроме машинного отделения и кладовых, должны обладать огнезадерживающими свойствами | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после |
| | (4) | Покрытия и облицовки стенок салонов должны быть изготовлены из негорючих материалов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|---|--|----------|
| (5) | В местах сбора людей мебель и обстановка должны быть изготовлены из негорючих материалов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (6) | Проведение испытаний в соответствии с Кодексом | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (7) | Изоляционные материалы в салонах | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (8) | Закрытые пространства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| (9) | Требования в отношении дверей в перегородках | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (10) | Стены в соответствии со статьей 2 | На каютных пассажирских судах, не оснащенных автоматической спринклерной системой под давлением, окончания стен между каютами: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| (11) | Перегородки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (12) | Перегородки для предотвращения тяги | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (13) | Трапы должны быть изготовлены из стали или эквивалентного негорючего материала | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (14) | Внутренние трапы должны быть обнесены на всех уровнях стенками в соответствии со статьей 2 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (15) | Системы вентиляции и воздухообмена | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (16) | Камбузы должны быть оборудованы системами вентиляции и плитами с вытяжками | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| (17) | Посты управления, лестничные шахты и места сбора должны быть оборудованы системами вытяжки дыма | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------------|---|--|----------|
| | (18) | Система пожарной сигнализации | Для судов для однодневных экскурсий: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| 19.12 | (8) d) | Установка пожарных насосов | Для обоих пожарных насосов: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (9) | Системы пожаротушения в машинных отделениях | НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 19.14 | (1) | Цистерны для сбора бытовых стоков и оборудование для их сдачи | Для каютных пассажирских судов, имеющих не более 50 спальных мест, и судов для однодневных экскурсий: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | (2) | Требования в отношении цистерн для сбора бытовых стоков | Для каютных пассажирских судов, имеющих не более 50 спальных мест, и судов для однодневных экскурсий, имеющих не более 50 спальных мест: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 19.15 | (1) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| ГЛАВА 21 | | | | |
| 21.01 | (2) | Специальные лебедки либо эквивалентные сальные устройства, предназначенные для толкания | Для судов, получивших свидетельства до 1.1.1995 для толкания без надлежащего обеспечения оборудования: НЗП; самое позднее на момент продления свидетельства после внутреннего плавания | 1.1.2035 |
| | (3), последнее предложение | Требования к приводам | НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| ГЛАВА 22 | | | | |
| 22.02 | (3) | Дополнительные требования | Применяются те же переходные положения, которые указаны для соответствующих статей | |
| 22.03 | (1) | Общая система сигнализации | НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (4) | Максимальная разрешенная нагрузка | НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 22.04 | (2) и (3) | Остаточное расстояние безопасности | НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 22.06 | | Опыт кренования | НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|--|--|--|----------|
| 22.07 | | Доказательства устойчивости | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 22.08 | | Доказательства устойчивости в случае уменьшенного надводного борта | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 22.09 | | Марки осадок и шкала осадок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| ГЛАВА 25 | | | | |
| 25.01 | | Применение пункта 2 статьи 7.01, пункта 13 статьи 8.05 и статьи 8.10 | Для морских судов, не предназначенных для перевозки веществ, указанных в ВОПОГ, киль которых был заложен до 1.10.1987: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| | | Применение пункта 2 статьи 8.09 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 |
| ГЛАВА 26 | | | | |
| 26.01 | | | Для прогулочных судов, построенных до 1.1.1995: НЗП, самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |

Статья 32.03

Дополнительные переходные положения для судов, которые были заложены не позднее 1 апреля 1976 года

1. Помимо переходных положений, содержащихся в статье 32.02, к судам, которые были заложены не позднее 1 апреля 1976 года, могут применяться нижеследующие положения.
2. Определения, используемые в таблице 1 ниже:

«ЗП»: данное положение применяется к судам, уже находящимся в эксплуатации, только в том случае, если их соответствующие части были заменены или переоборудованы, т.е. данное положение применяется исключительно в случае замены или переоборудования соответствующих частей или зон. При замене существующих частей запасными деталями того же типа и с применением той же технологии речь не идет о замене («З») по смыслу переходных положений.

«Выдача или возобновление свидетельства судна внутреннего плавания»: данное положение должно быть соблюдено на момент следующей выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после указанной даты.

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|-------------------|--|--|----------|
| ГЛАВА 3 | | | | |
| 3.04 | (2) | Общие поверхности у топливных цистерн и жилых помещений и пассажирских кают | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |
| | (7) ²⁷ | Максимально допустимый уровень звукового давления | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| ГЛАВА 4 | | | | |
| 4.01 | (1) | Расстояние безопасности | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 4.02 | | Надводный борт | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 4.03 | | Наименьшая высота надводного борта | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| ГЛАВА 7 | | | | |
| 7.01 | (2) ²⁸ | Уровень звукового давления, производимого судном | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| 7.05 | (2) | Контроль за ходовыми фонарями | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания | |
| ГЛАВА 8 | | | | |
| 8.08 | (3) и (4) | Минимальная производительность осушительных насосов и внутренний диаметр осушительных труб | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 8.10 | (2) ²⁹ | Шум, производимый судном на ходу | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |

²⁷ Переходное положение применяется к пункту 7 статьи 3.04 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «3.04, 7)/Максимально допустимый уровень звукового давления/ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

²⁸ Переходное положение применяется к пункту 2 статьи 7.01 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «7.01, 2)/Уровень звукового давления, производимого судном/ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

²⁹ Переходное положение применяется к пункту 2 статьи 8.10 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «8.10, 2)/Шум, производимый судном на ходу/ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | | |
|---------------------|--|---|--|----------|
| ГЛАВА 10 | | | | |
| 10.01 ³⁰ | (1), 1-е пред- ложение, (2)–(4) | Требования в отношении электрического оборудования | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| 10.03 | | Защита от случайного прикосновения, замыкания твердыми предметами и просачивания воды | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.06 | | Максимально допустимые напряжения | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.10 | | Генераторы и двигатели | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.11 | (2) | Установка аккумуляторов | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.12 | | Распределительные щиты | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.14 | | Установочная арматура | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.15 | | Кабели | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| 10.17 | | Ходовые фонари | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 |
| ГЛАВА 15 | | | | |
| 15.02 | (5) ³¹ | Шум и вибрация в жилых помещениях | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| ГЛАВА 19 | | | | |
| 19.02 | (3) | Расположение таранной и ахтерпиковой переборок | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |

³⁰ Переходное положение применяется к статье 10.01 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «10.01/Требования в отношении электрического оборудования/ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

³¹ Переходное положение применяется к пункту 5 статьи 15.02 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «15.02, 5)/Шум и вибрация в жилых помещениях/Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|--|---|--|----------|
| | (5), (6), 1-е пред- ложение, (7)–(11) и (13) | Предельная линия погружения при отсутствии палубы переборок | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| | (16) | Водонепроницаемые окна | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 19.04 | | Расстояние безопасности, надводный борт, погружение | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 19.05 | | Число пассажиров | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |
| 19.10 | (4), (6), (7), (8) и (11) | Аварийная энергетическая установка | ЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 |

3. Первое предложение пункта 3 и пункт 6 статьи 19.11 применяются к судам для однодневных экскурсий, заложенным не позднее 1 апреля 1976 года, до момента первого возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 при условии, что только краски, лаки, покрытия и другие материалы, использованные в поверхностях вдоль путей эвакуации, а также другие материалы для отделки панелей являются огнестойкими и что дым и ядовитые пары в опасных концентрациях отсутствуют.
4. Положения пункта 12 статьи 19.11 применяются к судам для однодневных экскурсий, заложенным до 1 апреля 1976 года, до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 при условии, что достаточной является такая конструкция трапа, которая используется в качестве пути эвакуации вместо трапа в виде несущей стальной конструкции, и что в случае пожара этот трап остается пригодным для использования в течение примерно того же времени, что и трап в виде несущей стальной конструкции.

Статья 32.04

Прочие переходные положения

1. Положения настоящей статьи применяются в дополнение к переходным положениям статей 32.02 и 32.03.
2. В случае судов, у которых минимальная высота надводного борта была определена в соответствии с положениями статьи 4.04 Правил освидетельствования судов на Рейне, действовавшими по состоянию на 31 марта 1983 года, орган по освидетельствованию судов может, по просьбе собственника, определять высоту надводного борта на основании положений статьи 4.03 Правил освидетельствования судов на Рейне, действовавших по состоянию на 1 января 1995 года.
3. Суда, заложенные до 1 июля 1983 года, могут не соответствовать положениям главы 10 настоящего Стандарта, но должны соответствовать по меньшей мере положениям главы 6 Правил освидетельствования судов на Рейне, действовавшим по состоянию на 31 марта 1983 года.
4. Положения пунктов 3) а)–е) статьи 19.06 и пункта 3) а) статьи 19.12, касающиеся длины каждого рукава, применяются только к пассажирским судам, заложенным после 30 сентября 1984 года, а также – в случае переоборудования соответствующих зон –

самое позднее на момент возобновления акта освидетельствования в соответствии с Правилами освидетельствования судов на Рейне после 1 января 2045 года.

5. Если данное положение содержит – в связи с требованиями к конструкции оборудования – ссылку на тот или иной европейский либо международный стандарт, то такое оборудование может – после опубликования любого нового издания или пересмотра этого стандарта – по-прежнему эксплуатироваться в течение еще 20 лет после опубликования нового издания или пересмотра этого стандарта.
6. Высокоскоростные суда с актом освидетельствования на основании Правил освидетельствования судов на Рейне, который был действительным по состоянию на 31 марта 2003 года, должны отвечать положениям пункта 3 статьи 29.01, статьи 29.02, статьи 29.04, статьи 29.05, пункта 2 статьи 29.06 и пунктов 2 и 3 статьи 29.10 по состоянию на 1 января 2023 года.

Статья 32.05

Переходные положения для судов, не охваченных положениями статьи 32.01

1. Нижеследующие положения применяются:
 - a) к судам, в отношении которых акт освидетельствования в соответствии с Правилами освидетельствования судов на Рейне впервые был выдан с 1 января 1995 года, при условии, что они не находились в стадии строительства или переоборудования по состоянию на 31 декабря 1994 года;
 - b) к судам, для которых очередная лицензия на право перевозки была выдана в период с 1 января 1995 года по 30 декабря 2008 года;
 - c) к судам, для которых свидетельство Сообщества, действующее в зоне R в соответствии с директивой 2006/87/ЕС, впервые было выдано в период с 30 декабря 2008 года по ХХ.ХХ.2018 (-1 день);
 - d) к судам, для которых свидетельство Союза, действующее в зоне R в соответствии с директивой 2016/XX/EU, впервые было выдано после ХХ.ХХ.2018.
2. Необходимо доказать, что эти суда соответствуют:
 - a) положениям Правил освидетельствования судов на Рейне, действующим по состоянию на ту дату, когда для судна был выдан акт освидетельствования или была предоставлена очередная лицензия на право перевозки, или
 - b) положениям директивы 2006/87/ЕС применительно к зоне R, действующим по состоянию на ту дату, когда для судна было выдано свидетельство Сообщества, или
 - c) положениям директивы 2016/XX/EU применительно к зоне R, действующим по состоянию на ту дату, когда для судна было выдано свидетельство Союза.
3. Судно должно быть приведено в соответствие с требованиями настоящего Стандарта с учетом переходных положений, указанных в таблице ниже.
4. Положения пунктов 4 и 5 статьи 32.04 применяются аналогичным образом.
5. Определения, используемые в таблице 1 ниже:

«НЗП»: данное положение применяется к судам, уже находящимся в эксплуатации, только в том случае, если их соответствующие части были заменены или переоборудованы, т.е. данное положение применяется исключительно к судам новой постройки и в случае замены или переоборудования соответствующих частей или зон. При замене существующих частей запасными деталями того же типа и с применением той же технологии речь не идет о замене («З») по смыслу переходных положений.

«Выдача или возобновление свидетельства судна внутреннего плавания»: данное положение должно быть соблюдено на момент следующей выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после указанной даты.

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|----------------------|--|--|----------|------------------------|
| ГЛАВА 3 | | | | | |
| 3.03 | (1) b) | Расположение ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 | XX.XX.XXXX |
| | (2) | Размещение жилых помещений позади ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | XX.XX.XXXX |
| | (7) | Якоря, не выступающие за обшивку носовой части судна | Данное положение вступает в силу с 1.1.2001: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2041 | XX.XX.XXXX |
| ГЛАВА 6 | | | | | |
| 6.02 | (1) | Дублирующие регулирующие клапаны в случае гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | 1.4.2007 |
| | | Отдельная система трубопроводов для второго привода в случае гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | 1.4.2007 |
| 6.07 | (2) a) | Сигнализатор уровня масла в гидробаках и указатель рабочего давления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.2007 |
| ГЛАВА 7 | | | | | |
| 7.02 | (6) | Конструкция безопасных стекол | НЗП | | XX.XX.XXXX |
| 7.04 | (3) | Устройство наблюдения | Если рулевая рубка не оборудована для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.2007 |
| | (9), 3-е предложение | Управление с помощью рычага | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.2007 |
| | (4), 4-е предложение | Положение рычага ясно указывает на направление упора | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.2007 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|-----|---|---|----------|------------------------|
| 7.05 | (1) | Ходовые фонари, их корпуса, оборудование и источники света | Могут по-прежнему использоваться ходовые фонари, их корпуса, оборудование и источники света, отвечающие требованиям, касающимся цвета и силы света ходовых фонарей и допущения сигнальных огней для судоходства по Рейну, по состоянию на 30 ноября 2009 года | | 1.1.2009 |
| 7.06 | (1) | Указатели скорости поворота, которые получили одобрение до 1.1.1990 | Указатели скорости поворота, получившие одобрение до 1.1.1990 и установленные до 1.1.2000, могут устанавливаться и эксплуатироваться до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания Сообщества после 1.1.2015 при наличии действительного акта установки, заверенного в соответствии с директивой 2006/87/ЕС или резолюцией 1989-II-35 ЦКСР | | 1.12.2009 |
| | (1) | Установка и эксплуатация радиолокационного оборудования и указателей скорости поворота, которые получили одобрение после 1.1.1990 | Радиолокационное навигационное оборудование и указатели скорости поворота, которые получили одобрение по состоянию на 1.1.1990 или после этой даты в соответствии с минимальными требованиями к радиолокационным навигационным системам и указателям скорости поворота, используемым для внутреннего судоходства по Рейну, и условиями проведения их испытаний, могут по-прежнему устанавливаться и эксплуатироваться при наличии действительного акта установки, заверенного в соответствии с директивой 2006/87/ЕС или резолюцией 1989-II-35 ЦКСР | | 1.12.2009 |
| | (3) | Оборудование АИС для внутреннего судоходства | Оборудование АИС для внутреннего судоходства, получившее одобрение типа в соответствии с изданиями 1.0 и 1.01 Стандарта для испытаний, может по-прежнему устанавливаться до 30.11.2015 и эксплуатироваться после этой даты | | |
| ГЛАВА 8 | | | | | |
| 8.02 | (4) | Защитные экраны для труб | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2025 | 1.4.2007 |
| | (5) | Трубопроводная система с кожухом | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2025 | 1.4.2007 |
| 8.03 | (4) | Контрольные устройства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.2004 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|-------------------------|--|--|----------|------------------------|
| 8.05 | (3) | Запрещение размещения топливных цистерн позади ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 | XX.XX.XXXX |
| | (7), 1-е предложение | Оснащение цистерны быстрозапорными клапанами, управляемыми с палубы, даже если соответствующие помещения закрыты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.4.2008 |
| | (9), 2-е предложение | Показания датчиков уровня должны быть удобочитаемы вплоть до максимального уровня заполнения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.1999 |
| | (13) | Контроль уровня наполнения цистерн в случае не только главных, но также других двигателей, необходимых для безопасного управления судном | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.4.1999 |
| 8.06 | | Цистерны для смазочного масла, трубопроводы и вспомогательное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.4.2007 |
| 8.07 | | Цистерны для нефтепродуктов, используемых в системах валопроводов, системах управления и запуска, системах подогрева, трубопроводах и вспомогательном оборудовании | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.4.2007 |
| ГЛАВА 9 | | | | | |
| | | Соблюдение требований, касающихся предельных значений выбросов отработавших газов | Правила не применяются к: а) двигателям, установленным до 1.1.2003, и б) к запасным двигателям ³² , установленным до 31.12.2011 включительно на борту судов, находившихся в эксплуатации по состоянию на 1.1.2002 | | 1.1.2002 |

³² Запасной двигатель — это уже находившийся в эксплуатации отремонтированный двигатель, который аналогичен заменяемому им двигателю с точки зрения мощности, частоты вращения и условий установки.

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|--------|---|---|----------|------------------------|
| | | | К двигателям, которые были установлены: а) на судах в период с 1.1.2003 по 1.7.2007, применяются предельные значения выбросов отработавших газов, указанные в приложении XIV к директиве 97/68/ЕС; | | 1.7.2007 |
| | | | б) на судах или в бортовых механизмах после 30.6.2007 применяются предельные значения выбросов отработавших газов, указанные в приложении XV к директиве 97/68/ЕС | | |
| | | | В отношении категорий: аа) V для тяговых двигателей и вспомогательных двигателей мощностью свыше 560 кВт; а также bb) D, E, F, G, H, I, J, K для вспомогательных двигателей согласно директиве 97/68/ЕС применяются эквивалентные требования | | |
| ГЛАВА 13 | | | | | |
| 13.02 | (2) б) | Наличие сосудов, изготовленных из стали или иного прочного невоспламеняющегося материала, емкостью не менее 10 литров | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | | 1.12.2011 |
| | (3) а) | Свидетельство для швартовных и других канатов | Первый канат, подлежащий замене на судне: НЗП; самое позднее после | 1.1.2008 | 1.4.2003 |
| | | | Второй и третий канаты, подлежащие замене на судне: НЗП; самое позднее после | 1.1.2013 | 1.4.2003 |
| 13.03 | (1) | Соответствие Европейскому стандарту | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.2002 |
| | (2) | Пригодность для тушения пожаров классов А, В и С | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2007 | 1.4.2002 |
| | (4) | Содержание CO ₂ с учетом размера помещения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.4.2002 |
| 13.04 | | Стационарные установки пожаротушения в жилых помещениях, рулевых рубках и пассажирских каютах | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 | 1.4.2002 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|---------------------|-------------------|--|---|------------------------|------------------------|
| 13.05 | | Стационарные системы пожаротушения в машинных отделениях, котельных отделениях и насосных отделениях | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 ³³ | 1.4.2002 |
| 13.07 ³⁴ | | Применение Европейского стандарта к шлюпкам | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | 1.10.2003 |
| 13.08 | (2) | Надувные спасательные жилеты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.10.2003 |
| | | | Спасательные жилеты, которые уже находились на борту по состоянию на 30.9.2003, могут использоваться до момента выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2010 | 1.10.2003 |
| ГЛАВА 14 | | | | | |
| 14.02 | (4) ³⁵ | Высота фальшборта, комингсов и леерных ограждений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | 1.12.2011 |
| | | Высота комингсов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 | 1.12.2011 |

³³ а) Стационарные системы пожаротушения, использующие CO₂, которые были установлены в период с 1 января 1995 года по 31 марта 2003 года по-прежнему могут эксплуатироваться до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2035 при условии, что они соответствуют положениям пункта 5 статьи 10.03 Правил освидетельствования судов на Рейне в редакции от 31 марта 2002 года.

б) Рекомендации в отношении применения положений пункта 5 статьи 10.03 Правил освидетельствования судов на Рейне в редакции от 31 марта 2002 года, которые были выпущены Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) в период с 1 января 1995 года по 31 марта 2002 года, остаются в силе до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2035.

с) Положения пункта 2 б) статьи 13.05 применяются только к системам, установленным на борту судов, киль которых был заложен после 1 октября 1992 года, до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2035.

³⁴ Переходное положение применяется к статье 13.07 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «13.07/Применение Европейского стандарта к шлюпкам НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после .1.2015/1.10.2003».

³⁵ Положения пункта 4 статьи 14.02 содержат временные требования, действующие до 30 ноября 2017 года.

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | Дата вступления в силу |
|----------------|-----------------------------------|---|--|------------------------|
| 14.04 | (2) ³⁶ | Леерное ограждение | Для судов, у которых $L < 55$ м, с жилыми помещениями только в кормовой части: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 1.12.2011 |
| 14.12 | (2), (4), (5) и (9) ³⁷ | Табличка изготовителя, защитные устройства, судовые документы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 1.12.2011 |
| ГЛАВА 18 | | | | |
| 18.01 | (2), таблицы 1 и 2, и (5) | Предельные/ контрольные значения и одобрения типа | НЗП при условии, что а) предельные и контрольные значения не превышают значений, предусмотренных статьей 18.01, более чем в 2 раза; б) на бортовую установку для обработки сточных вод имеется свидетельство изготовителя или эксперта, подтверждающее, что установка рассчитана на объемы стоков, обычно образующихся на борту судна; с) на пассажирском судне имеется система удаления шлама сточных вод, обеспечивающая надлежащее функционирование бортовой установки для обработки сточных вод | 1.12.2011 |
| ГЛАВА 19 | | | | |
| 19.01 | (2) е) | Запрет на использование установок, функционирующих на сжиженном газе, согласно главе 17 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 1.1.2006 |
| | | | Переходное положение применяется только в том случае, если установлены системы аварийной сигнализации в соответствии со статьей 8 статьи 19.15 | 1.1.2006 |

³⁶ Положения пункта 2 статьи 14.04 содержат временные требования, действующие до 30 ноября 2017 года.

³⁷ Переходное положение применяется к пунктам 2, 4, 5 и 9 статьи 14.12 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «14.12/Табличка завода-изготовителя, защитные устройства, наличие на борту соответствующих документов/НЗП: самое позднее после первого возобновления свидетельства судна внутреннего плавания 1.1.2015/1.12.2011».

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|----------------------|--|---|----------|------------------------|
| | (5) и (6) | Обзор впереди судна не должен быть затруднен более чем на дистанцию, равную двум корпусам судна, либо более чем на 250 м, в зависимости от того, что меньше Достаточный обзор в направлении кормы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | XX.XX.XXXX |
| 19.02 | (2) | Число и расположение переборок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (3) | Расположение ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 | XX.XX.XXXX |
| | | | Это требование не применяется к пассажирским судам, которые в силу их соответствия основным требованиям относительно 2-отсечной непотопляемости, предусмотренным в пункте 9 статьи 19.03, или их соответствия требованиям статьи 19.07 имеют эквивалентный уровень безопасности и маневренности | | XX.XX.XXXX |
| | (5), 2-е предложение | Предельная линия погружения при отсутствии палубы переборок | Для пассажирских судов, которые были заложены до 1.1.1996: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (15) | Минимальная высота междудонного пространства при наличии двойного днища и расстояние между двойными бортами при их наличии | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| 19.03 | (1)–(6) | Остойчивость неповрежденного судна | НЗП: при условии, что увеличена также максимальная пассажироместимость, самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (7) и (8) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (9) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | | Размеры повреждений по днищу, по вертикали | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|-------------------------|---|---|----------|------------------------|
| | | | НЗП: применяется к судам, у которых палуба водонепроницаемых переборок находится на расстоянии более 0,50 м, но не более 0,60 м от днища судна и которые получили первое свидетельство судна внутреннего плавания до 31.12.2005 | | 1.12.2011 |
| | | 2-отсечная непотопляемость | НЗП | | 1.1.2006 |
| | (10)–(13) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| 19.05 | (2) а) | Число пассажиров, на которое рассчитана площадь путей эвакуации в соответствии со статьей 8 статьи 19.06 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (2) б) | Число пассажиров, на котором основан расчет остойчивости в соответствии со статьей 19.03 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| 19.06 | (1), 1-е предложение | Пассажирские каюты, если они расположены ниже палубы переборок, должны находиться в нос от кормовой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | XX.XX.XXXX |
| | (1), 2-е предложение | Закрытые пространства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | | 1.12.2011 |
| | (3) с), 1-е предложение | Высота в свету для выходов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (3) с), 2-е предложение | Ширина в свету для дверей пассажирских кают и других небольших помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (3) f), 1-е предложение | Габариты запасных выходов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (3) g) | Выходы, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|---|--|---|----------|------------------------|
| (4) d) | Двери, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (5) | Требования к коридорам между помещениями | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (6) b) | Пути эвакуации, ведущие к пространствам для эвакуации | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (6) c) ³⁸ | Пути эвакуации не должны проходить через камбузы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | 1.1.2006 |
| (6) d) | На путях эвакуации не должно быть вертикальных трапов, скоб-трапов или подобных конструкций | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (7) | Надлежащая система руководств по безопасности | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| (8) | Требования в отношении мест сбора | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (9) a), b), c), e), и последнее предложение | Требования в отношении трапов, ведущих в помещения для пассажиров, и их площадок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (10) a), 1-е предложение | Леер, соответствующий Европейскому стандарту EN 711: 1995 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (10) a), 2-е предложение | Высота фальш-бортов и ограждений палуб, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |

³⁸ Переходное положение применяется к пункту 6 с) статьи 19.06 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «19.06, 6) с)/Пути эвакуации не должны проходить через камбузы/НЗП: самое позднее после первого возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015/1.1.2006».

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | Дата вступления в силу | Дата вступления в силу |
|-----------------------------|---|---|------------------------|------------------------|
| (10) b), 2-е предложение | Ширина в свету для отверстий, используемых обычно для посадки и высадки лиц с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (13) | Проходы и стены в проходах, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (14), 1-е предложение | Конструкция стеклянных дверей и стен в проходах и стекол иллюминаторов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (15) | Требования в отношении надстроек, полностью или отчасти состоящих из панорамных стекол | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | Требования в отношении закрытых пространств | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | | 1.1.2006 |
| (17), 2-е предложение | Требования в отношении туалетов, приспособленных для лиц с ограниченной подвижностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| (18) | Система вентиляции для кают, в которых нет открывающихся иллюминаторов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| 19.07 ³⁹ | Требования в отношении движительно-рулевого комплекса | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | 1.1.2006 |

³⁹ Переходное положение применяется к статье 19.07 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «19.07/Требования в отношении движительно-рулевого комплекса НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015/1.1.2006».

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|----------------------|---|---|----------|------------------------|
| 19.08 | (3) а) ⁴⁰ | Требования к системе аварийного оповещения, приводимой в действие пассажирами, членами экипажа или судовым персоналом с целью оповещения командного состава и экипажа судна | К судам для однодневных экскурсий это требование применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 | 1.1.2006 |
| | (6) | Стационарные системы сигнализации в трюме | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| 19.10 | (2) | Применение пункта 3 статьи 10.16 также в отношении проходов и помещений для отдыха пассажиров | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | (3) | Достаточное аварийное освещение | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | (4) | Аварийная энергетическая установка | К судам для однодневных экскурсий, у которых L_{WL} составляет не более 25, данное положение применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после L_{WL} | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | (4) f) | Аварийный источник энергоснабжения прожекторов согласно пункту (2) i) статьи 13.02 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | (4) i) | Аварийный источник энергоснабжения лифтов и подъемного оборудования по смыслу второго предложения пункта 9 статьи 19.06 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |

⁴⁰ Переходное положение применяется к пункту 3 статьи 19.08 в качестве временного требования, действующего до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2014 года действовало следующее переходное положение: «19.08, 3)/Требования к системе аварийной сигнализации/НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015/и 1.1.2006» и «19.08, 3) с)/Система аварийного оповещения экипажа судна и судового персонала командным составом судна/Для круизных судов, это положение применяется в случаях НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2007/1.1.2006».

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|----------------------------|---|---|----------|------------------------|
| | (6), 1-е предложение | Наличие перегородок, соответствующих положениям пункта 2 статьи 19.11 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | (6), 2-е и 3-е предложения | Прокладка кабелей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | (6), 4-е предложение | Аварийная энергетическая установка должна располагаться выше предельной линии погружения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| 19.11 | (1) | Применимость материалов и комплектующих с точки зрения противопожарной безопасности | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (2) | Конструкция перегородок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (3) | Краски, лаки и другие материалы для обработки поверхностей, а также палубные покрытия, применяемые в помещениях, кроме машинного отделения и кладовых, должны обладать огнезадерживающим и свойствами | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | (4) | Покрытия и облицовки стенок салонов должны быть изготовлены из негорючих материалов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (5) | В местах сбора людей мебель и обстановка должны быть изготовлены из негорючих материалов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (6) | Проведение испытаний в соответствии с Кодексом | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | Дата вступления в силу | |
|----------------|---------------------------------------|---|---|------------|
| | (7) | Изоляционные материалы в салонах | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (9) a), b), c), 2-е предложение, и d) | Требования в отношении дверей в перегородках | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (11) | Перегородки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (13) | Трапы должны быть изготовлены из стали или эквивалентного негорючего материала | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (14) | Внутренние трапы должны быть обнесены на всех уровнях стенками в соответствии со статьей 2 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (15) | Системы вентиляции и воздухо-снабжения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (16) | Камбузы должны быть оборудованы системами вентиляции и плитами с вытяжками | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (17) | Посты управления, лестничные шахты и места сбора должны быть оборудованы системами вытяжки дыма | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| 19.12 | (8) d) | Установка пожарных насосов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2020 | XX.XX.XXXX |
| | (9) | Системы пожаротушения в машинных отделениях | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015 | 1.1.2006 |
| | | Переходное положение не применяется к пассажирским судам, заложенным после 31.12.1995, корпуса которых изготовлены из дерева, алюминия или пластмассы и машинные отделения которых не изготовлены из материалов, соответствующих положениям пунктов 3 и 4 статьи 3.04 | | |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | | Дата вступления в силу |
|----------------|-----|---|--|----------|------------------------|
| 19.14 | (1) | Цистерны для сбора бытовых стоков и оборудование для их сдачи | Для каютных пассажирских судов, имеющих не более 50 спальных мест, и судов для однодневных экскурсий: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| | (2) | Требования в отношении цистерн для сбора бытовых стоков | Для каютных пассажирских судов, имеющих не более 50 спальных мест, и судов для однодневных экскурсий, имеющих не более 50 спальных мест: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| 19.15 | (1) | Остойчивость поврежденного судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2045 | 1.1.2006 |
| ГЛАВА 29 | | | | | |
| 29.02 | (3) | Второй независимый привод устройства управления рулевой машиной | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2025 | 1.4.2005 |

ГЛАВА 33
ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ПЛАВУЧИХ СРЕДСТВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ
ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ ВНЕ РЕЙНА (ЗОНА R)

Статья 33.01
Применимость переходных положений к судам,
уже находящимся в эксплуатации

1. Положения статей 33.02-33.03 применяются к судам, эксплуатируемым исключительно на водных путях вне Рейна (зона R):
 - а) в случае которых свидетельство Сообщества впервые было выдано до 30 декабря 2008 года;
 - б) в случае которых очередная судоводная лицензия была выдана до 30 декабря 2008 года.
2. Должны быть представлены доказательства того, что на дату выдачи свидетельства Сообщества или очередной судоводной лицензии судно отвечает техническим требованиям глав 1-12 приложения II к директиве 82/714/ЕЕС.
3. Свидетельства Сообщества, выданные до 30 декабря 2008 года, остаются действительными до истечения указанного в свидетельстве срока действия.

Статья 33.02
Переходные положения для судов, уже находящихся в эксплуатации

1. Суда, которые не в полной мере соответствуют требованиям настоящего стандарта, должны:
 - а) быть приведены в соответствие с этими требованиями согласно переходным положениям, перечисленным в таблице ниже, и

b) до приведения их в соответствие удовлетворять требованиям глав 1-12 приложения II к директиве 82/714/ЕЕС.

Если выдается новое свидетельство судна внутреннего плавания в соответствии с положениями пункта 1 статьи 33.01, то свидетельство Сообщества или очередная судоходная лицензия представляются в качестве доказательств и изымаются, а в пункте 52 нового свидетельства судна внутреннего плавания дата выдачи этого свидетельства Сообщества или очередной судоходной лицензии указывается следующим образом:

«Было выдано свидетельство Сообщества в соответствии с директивой 82/714/ЕЕС...»

«Была выдана судоходная лицензии в соответствии с... (дата).»

2. Определения, используемые в таблице 1 ниже:

«НЗП»: данное положение применяется к судам, уже находящимся в эксплуатации, только в том случае, если их соответствующие части были заменены или переоборудованы, т.е. данное положение применяется исключительно к судам новой постройки и в случае замены или переоборудования соответствующих частей или зон. При замене существующих частей запасными деталями того же типа и с применением той же технологии речь не идет о замене («З») по смыслу переходных положений.

«Выдача или возобновление свидетельства судна внутреннего плавания»: данное положение должно быть соблюдено на момент следующей выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после указанной даты.

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------|---|---|------------|
| ГЛАВА 3 | | | | |
| 3.03 | (1) a) | Расположение таранной переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (1) b) | Расположение ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (2) | Размещение жилых помещений перед таранной переборкой | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | | Размещение жилых помещений позади ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2059 |
| | | Оборудование для обеспечения безопасности | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| | (4) | Газонепроницаемые переборки, отделяющие жилые помещения от машинно-котельных отделений и трюмов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (5), 2-й абзац | Удаленный контроль закрытия дверей в ахтерпиковой переборке | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------------|--|---|------------|
| | (7) | Якоря, не выступающие за обшивку носовой части судна | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 3.04 | (3), 2-е предложение | Изоляция в машинных отделениях | НЗП: самое позднее на момент продления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (3), 3-е и 4-е предложения | Отверстия и закрывающие устройства | НЗП: самое позднее на момент продления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (6) | Выходы из машинных отделений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| ГЛАВА 4 | | | | |
| 4.04 | | Марки осадки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| ГЛАВА 5 | | | | |
| 5.06 | (1), 1-е предложение | Минимальная скорость | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| ГЛАВА 6 | | | | |
| 6.01 | (1) | Маневренность, предписанная в главе 5 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (3) | Постоянный крен и температура окружающей среды | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (7) | Конструкция баллера руля | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 6.02 | (1) | Наличие отдельных гидравлических баков | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2026 |
| | | Дублирующие регулирующие клапаны в случае гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2026 |
| | | Отдельная система трубопроводов для второго привода в случае гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2026 |
| | (2) | Отдельная система трубопроводов для второго привода в случае гидравлических приводов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2026 |
| | (3) | Обеспечение маневренности, предписанной в главе 5, посредством второго привода или ручного привода | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|-------------------------------|---|--|------------|
| 6.03 | (1) | Подключение других потребителей к гидравлическому приводу рулевого устройства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2026 |
| 6.05 | (1) | Штурвал ручного привода, не приводимый в действие механическим приводом | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 6.06 | (1) | Два независимых друг от друга устройства управления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 6.07 | (2) а) | Сигнализатор уровня масла в гидробаках и указатель рабочего давления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2026 |
| | (2) е) | Контроль исправности буферных устройств | НЗП: самое позднее на момент продления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 6.08 | (1) | Требования в отношении электрического оборудования согласно статье 9.20 | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| ГЛАВА 7 | | | | |
| 7.02 | (2)–(6) | Беспрепятственный обзор из рулевой рубки, кроме последующих разделов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2049 |
| | (3), 2-й абзац | Беспрепятственный обзор в направлении обычной оси зрения рулевого | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| | (6) | Минимальная степень прозрачности стекол | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2024 |
| | | | НЗП для судов с затемненными стеклами, соответствующих следующим условиям: - стекла имеют зеленое затемнение и светопропускаемость не менее 60%; - конструкция потолка рулевой рубки обеспечивает отсутствие бликов на стеклах; - должна быть предусмотрена возможность плавной регулировки яркости источников света в рулевой рубке или возможность их отключения; - должны быть приняты все прочие разумные меры, с тем чтобы исключить появление других бликов. | |
| (6) | Конструкция безопасных стекол | НЗП | | |
| 7.03 | (7) | Отключение аварийной сигнализации | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | |
| | (8) | Автоматическое подключение к другому источнику энергии | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------|--|---|--|
| 7.04 | (1) | Управление главными двигателями и движительно-рулевыми комплексами | НЗП: самое позднее на момент продления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (2) | Управление каждым главным двигателем | Если рулевая рубка не оборудована для управления судном одним человеком с помощью радиолокационной установки: НЗП; самое позднее на момент продления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049, если выдерживать заданный курс можно непосредственно; 30.12.2024 в случае остальных двигателей |
| | (3) | Устройство наблюдения | Если рулевая рубка не оборудована для управления судном одним человеком с помощью радиолокационной установки: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (9), 3-е предложение | Управление с помощью рычага | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (9), 4-е предложение | Положение рычага ясно указывает на направление упора | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 7.05 | (1) | Сигнально-отличительные фонари, их корпуса, оборудование и источники света | Могут по-прежнему использоваться ходовые фонари, их корпуса, оборудование и источники света, отвечающие: - требованиям, касающимся цвета и силы света ходовых фонарей и допущения сигнальных огней для судоходства по Рейну, по состоянию на 30 ноября 2009 года, либо - соответствующим предписаниям того или иного государства-члена по состоянию на 30 ноября 2009 года. | |
| 7.06 | (1) | Навигационные радиолокационные системы и указатели скорости поворота, которые получили одобрение до 31.12.2012 | Навигационные радиолокационные системы и указатели скорости поворота, получившие одобрение и установленные на основании правил того или иного государства-члена до 31.12.2012, могут по-прежнему устанавливаться и эксплуатироваться до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 31.12.2018 |
| | | | Эти системы должны быть внесены в графу 52 свидетельства судна внутреннего плавания. | |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|------------------|--|--|------------|
| | | Радиолокационное навигационное оборудование и указатели скорости поворота, которые получили одобрение после 1.1.1990 | Радиолокационное навигационное оборудование и указатели скорости поворота, которые получили одобрение по состоянию на 1.1.1990 или после этой даты в соответствии с минимальными требованиями к радиолокационным навигационным системам и указателям скорости поворота, используемым для внутреннего судоходства по Рейну, и условиями проведения их испытаний, могут по-прежнему устанавливаться и эксплуатироваться при наличии действительного акта установки, заверенного в соответствии с директивой 2006/87/ЕС или резолюцией 1989-II-35 ЦКСП. | |
| | (3) | Оборудование АИС для внутреннего судоходства | НЗП | |
| 7.09 | | Система аварийной сигнализации | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 7.12 | 1-й абзац | Регулируемые по высоте рулевые рубки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | | | Без гидравлической системы опускания: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | 2-й и 3-й абзацы | | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| ГЛАВА 8 | | | | |
| 8.01 | (3) | Только двигатели внутреннего сгорания, работающие на топливе с температурой вспышки выше 55 °С | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 8.02 | (1) | Защита от непроизвольного пуска двигателей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (4) | Защитные экраны для труб | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (5) | Трубопроводная система с кожухом | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (6) | Изоляция узлов двигателя | НЗП: самое позднее на момент продления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 8.03 | (2) | Контрольные устройства | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|--------------------------------|---|--|------------|
| (4) | Сигнализация при активации функции автоматической защиты от заброса оборотов двигателя и орган управления для дезактивации этой функции | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| (5) | Конструкция валопровода | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 8.05 | (1) Стальные цистерны для жидкого топлива | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| (2) | Автоматическое закрывание вентилей цистерн | НЗП: самое позднее на момент продления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| (3) | Запрещение размещения топливных цистерн перед таранной переборкой | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | Запрещение размещения топливных цистерн позади ахтерпиковой переборки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| (4) | Запрещение размещения топливных цистерн и их арматуры над двигателями или газовыпускными трубами | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | | До этого срока безопасное удаление топлива должно обеспечиваться с помощью соответствующих устройств | |
| (6), с 3-го по 5-е предложения | Установка вентиляционных и соединительных труб и их размеры | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| (7), 1-е предложение | Оснащение цистерны быстрозапорными клапанами, управляемыми с палубы, даже если соответствующие помещения закрыты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2029 |
| (9), 2-е предложение | Показания датчиков уровня должны быть удобочитаемы вплоть до максимального уровня заполнения | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| (13) | Контроль уровня наполнения цистерн в случае не только главных, но и других двигателей, необходимых для безопасного управления судном | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 8.06 | Цистерны для смазочного масла, трубопроводы и вспомогательное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|--|--|------------|
| 8.07 | Цистерны для нефтепродуктов, используемых в системах валопроводов, системах управления и запуска, системах подогрева, трубопроводах и вспомогательном оборудовании | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 8.08 | (8) В случае трюмных помещений, используемых для балластировки судна, для соединения балластной и осушительной систем одного простого закрывающегося устройства недостаточно | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (9) Устройства для измерения уровня воды, расположенные в днище трюма | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 8.09 | (2) Установки для сбора нефтесодержащих вод и хранения отработавшего масла | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 8.10 | (3) Уровень шума, производимого судами, стоящими на стоянке, не должен превышать 65 дБ(А) | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| ГЛАВА 9 | | | |
| | | Правила не применяются к: | |
| | | <p>a) тяговым двигателям и вспомогательным двигателям номинальной мощностью свыше 560 кВт, относящимся к следующим категориям согласно добавлению I к разделу 4.1.2.4 директивы 97/68/ЕС:</p> <p>aa) V1:1- V1:3 – которые до 31 декабря 2006 года установлены на судах или в судовых механизмах;</p> <p>bb) V1:4 и V2:1-V2:5 – которые до 31 декабря 2008 года установлены на судах или в судовых механизмах;</p> | |
| | | <p>b) вспомогательным двигателям номинальной мощностью до 560 кВт и с изменяющейся частотой вращения, относящимся к следующим категориям согласно положениям статьи 9.4а директивы 97/68/ЕС:</p> <p>aa) H – которые до 31 декабря 2005 года установлены на судах или в судовых механизмах;</p> <p>bb) I и K – которые до 31 декабря 2006 года установлены на судах или в судовых механизмах;</p> <p>cc) J – которые до 31 декабря 2007 года установлены на судах или в судовых механизмах;</p> | |

| Статья и пункт | Содержание | Крайний срок и замечания | | |
|----------------|----------------------|--|---|------------|
| | | <p>с) вспомогательным двигателям номинальной мощностью до 560 кВт и с постоянной частотой вращения, относящимся к следующим категориям согласно положениям статьи 9.4а директивы 97/68/ЕС:</p> <p>aa) D, E, F и G – которые до 31 декабря 2006 года⁴¹ установлены на судах или в судовых механизмах;</p> <p>bb) H, I и K – которые до 31 декабря 2010 года установлены на судах или в судовых механизмах;</p> <p>cc) J – которые до 31 декабря 2011 года установлены на судах или в судовых механизмах;</p> | | |
| | | d) двигателям, которые соответствуют предельным значениям, указанным в приложении XIV к директиве 97/68/ЕС, и которые были установлены на судах или в бортовых механизмах до 30 июня 2007 года; | | |
| | | e) запасным двигателям, которые до 31 декабря 2011 года установлены на судах или в бортовых механизмах для замены двигателя, к которому – согласно пунктам а)–d) выше – правила не применяются. | | |
| | | Сроки, указанные в пунктах а), b), c) и d), продлеваются на два года в случае двигателей, дата изготовления которых предшествует указанным датам. | | |
| ГЛАВА 10 | | | | |
| 10.01 | (1), 2-е предложение | Соответствующие документы, подлежащие представлению органу по освидетельствованию | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (2) b) | Схемы главного распределительного щита, резервного и рабочего распределительных щитов, подлежащие хранению на борту | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (3) | Температура окружающей среды в помещении и на палубе | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 10.02 | (1)–(3) | Системы электропитания | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 10.03 | | Защита от случайного прикосновения, замыкания твердыми предметами и просачивания воды | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |

⁴¹ В соответствии с разделом 1А ii) приложения I к Директиве 2004/26/ЕС о внесении изменений в директиву 97/68/ЕС к этим вспомогательным двигателям с постоянной частотой вращения ограничения применяются начиная только с этой даты.

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------------|--|---|------------|
| 10.05 | (4) | Поперечное сечение проводов заземления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 10.11 | (4) | Наличие эффективной системы вентиляции в случае установки аккумуляторов в закрытом отсеке, шкафу или ящике | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 10.12 | (1), (2), (3) а), (4)–(10) | Распределительные щиты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| | (3) b) | Наличие устройства контроля сопротивления изоляции относительно корпуса, снабженного световой и звуковой сигнализацией | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 10.13 | | Аварийные выключатели цепей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 10.14 | (3), 2-е предложение | Запрещение использования однополюсных выключателей в прачечных, ваннных комнатах, умывальных и других помещениях с повышенной влажностью | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 10.15 | (2) | Сечение жил кабелей должно составлять не менее 1,5 мм ² | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (10) | Кабельные соединения регулируемых по высоте рулевых рубок | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 10.16 | (3), 2-е предложение | Вторая цепь питания | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 10.18 | | Системы аварийной сигнализации и безопасности для механического оборудования | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 10.19 | | Электронное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 10.20 | | Электромагнитная совместимость | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| ГЛАВА 13 | | | | |
| 13.01 | | Якорное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 13.02 | (3) а) | Свидетельство для швартовых и других канатов | Первый канат, подлежащий замене на судне: НЗП; самое позднее после | 30.12.2024 |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|-------------------|--|---|------------|
| | | | Второй и третий канаты, подлежащие замене на судне: НЗП; самое позднее после | 30.12.2029 |
| 13.03 | (1) | Соответствие Европейскому стандарту | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (2) | Пригодность для тушения пожаров классов А, В и С | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | (4) | Содержание CO ₂ с учетом размера помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 13.04 | | Стационарные установки пожаротушения в жилых помещениях, рулевых рубках и пассажирских каютах | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 13.05 | | Стационарные системы пожаротушения в машинных отделениях, котельных отделениях и насосных отделениях | Стационарные системы пожаротушения, в которых используется CO ₂ , установленные до 1 октября 1985 года и отвечающие требованиям статьи 16.03 настоящего стандарта, могут по-прежнему эксплуатироваться до момента возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 13.07 | | Применение Европейского стандарта к шлюпкам | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 13.08 | (2) | Надувные спасательные жилеты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| | | | Спасательные жилеты, которые уже находились на борту по состоянию на 29.12.2008, могут по-прежнему использоваться до момента выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| ГЛАВА 14 | | | | |
| 14.02 | (4) ⁴² | Оборудование внешнего борта палубы, бортовых проходов и других рабочих мест | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| | | Высота комингсов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 |

⁴² Пункт 4 статьи 14.02 содержит временное требование, действующее до 30 ноября 2017 года. До 1 декабря 2011 года применяется следующее переходное положение: «14.02 4) / "Оборудование внешнего борта палубы, бортовых проходов и других рабочих мест" / НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после 1.1.2015».

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|----------------------|---|--|------------------------|
| 14.04 | (1) | Свободная ширина бортового прохода | Для судов, где $B > 7,30$ м: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2035 ⁴³ |
| | (2) ⁴⁴ | Леерное ограждение | Для судов, где $L < 55$ м: НЗП; самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 1.1.2020 |
| 14.05 | (1) | Доступ к рабочим местам | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (2) и (3) | Двери, входные и выходные отверстия, а также проходы, расположенные так, что разница в уровне полов составляет более 0,50 м | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| | (4) | Трапы на постоянных рабочих местах | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 14.06 | (2) | Выходы и запасные выходы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 14.07 | (1), 2-е предложение | Трапы, скоб-трапы и аналогичные приспособления | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (2) и (3) | | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 14.10 | | Крышки люков | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |
| 14.11 | | Лебедки | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2024 |

⁴³ К судам, заложенным после 30.12.2010, а также к судам, уже находящимся в эксплуатации, это требование применяется при следующих условиях: если производится замена всего трюмного пространства, то требования статьи 14.04 должны быть соблюдены. Если переоборудование бортового прохода по всей длине судна влечет за собой изменение свободной ширины бортового прохода, то:

- а) требования статьи 14.04 должны быть соблюдены в том случае, когда при переоборудовании подлежит уменьшению свободная ширина бортового прохода до высоты 0,90 м;
- б) при переоборудовании свободная ширина бортового прохода до высоты 0,90 м либо свободная ширина на высоте более 0,90 м не должна быть уменьшена, когда их размеры меньше значений, указанных в статье 14.04.

⁴⁴ Пункт 2 статьи 14.04 содержит временное требование, действующее до 30 ноября 2017 года.

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|--------------------|--|---|------------|
| 14.12 | (2)–(6) и (8)–(10) | Подъемные краны: табличка изготовителя, максимально допустимая нагрузка, защитные средства, подтверждающие расчеты, экспертные обследования, судовые документы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| 14.13 | | Хранение воспламеняющихся жидкостей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| ГЛАВА 15 | | | | |
| 15.01 | (1) | Жилые помещения для лиц, которые обычно проживают на борту | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 15.02 | (3) | Расположение пола | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (4) | Судовые салоны и спальные каюты | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (5) | Шум и вибрация в жилых помещениях | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |
| | (6) | Свободная высота жилых помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (8) | Свободная площадь жилых помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (9) | Кубатура помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (10) | Кубатура, приходящаяся на каждого человека | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (11) | Размер дверей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (12) а) и б) | Расположение трапов | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| | (13) | Трубопроводы, по которым проходят опасные для здоровья газы или жидкости | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 15.03 | | Санитарное оборудование | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 15.04 | | Камбузы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|---------------------------|---|--|------------|
| 15.05 | | Установки для питьевой воды | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 15.06 | | Отопление и вентиляция | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| 15.07 | (1), 2-е предложение | Другие предметы обстановки жилых помещений | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| ГЛАВА 18 | | | | |
| 18.01 | (2), таблицы 1 и 2, и (5) | Предельные/контрольные значения и одобрения типа | НЗП при условии, что а) предельные и контрольные значения не превышают значений, предусмотренных статьей 18.01, более чем в 2 раза; б) на бортовую установку для обработки сточных вод имеется свидетельство изготовителя или эксперта, подтверждающее, что установка рассчитана на объемы стоков, обычно образующихся на борту судна; с) на пассажирском судне имеется система удаления шлама сточных вод, обеспечивающая надлежащее функционирование бортовой установки для обработки сточных вод | |
| ГЛАВА 19 | | | | |
| | | Пассажирские суда | См. положения, предусмотренные правилами в отношении судов, изъятых из сферы применения директивы 82/714/ЕЕС: «Отсутствие явной опасности». Относится ко всем положениям главы 19, за исключением указанных ниже | |
| 19.01 | (5) и (6) | Обзор впереди судна не должен быть затруднен более чем на дистанцию, равную 2 корпусам судна, либо более чем на 250 м, в зависимости от того, что меньше Достаточный обзор в направлении кормы | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | 1.1.2049 |
| ГЛАВА 20 | | | | |
| | | Пассажирские парусные суда | См. положения, предусмотренные правилами в отношении судов, изъятых из сферы применения директивы 82/714/ЕЕС: «Отсутствие явной опасности» | |
| ГЛАВА 21 | | | | |
| 21.01 | (2) | Специальные лебедки либо эквивалентные счалные устройства, предназначенные для толкания | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|------------------------------|---|--|------------|
| | (3), последнее предположение | Требования к приводам | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2049 |
| ГЛАВА 22 | | | | |
| | | Плавучие средства | См. положения, предусмотренные правилами в отношении судов, изъятых из сферы применения директивы 82/714/ЕЕС: «Отсутствие явной опасности» | |
| ГЛАВА 26 | | | | |
| | | Прогулочные суда | См. положения, предусмотренные правилами в отношении судов, изъятых из сферы применения директивы 82/714/ЕЕС: «Отсутствие явной опасности» | |
| ГЛАВА 29 | | | | |
| 29.2 | (3) | Активация второго независимого привода рулевой машины или привода, управляемого вручную | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2029 |

Статья 33.03
Дополнительные переходные положения для судов,
заложенных до 1 января 1985 года

1. Помимо переходных положений, содержащихся в статье 33.02, к судам, которые были заложены до 1 января 1985 года, могут применяться нижеследующие положения при наличии соответствующих гарантий безопасности судна и экипажа.
2. Определения, используемые в таблице 1 ниже:

«НЗП»: данное положение применяется к судам, уже находящимся в эксплуатации, только в том случае, если их соответствующие части были заменены или переоборудованы, т.е. данное положение применяется исключительно к судам новой постройки и в случае замены или переоборудования соответствующих частей или зон. При замене существующих частей запасными деталями того же типа и с применением той же технологии речь не идет о замене («З») по смыслу переходных положений.

«Выдача или возобновление свидетельства судна внутреннего плавания»: данное положение должно быть соблюдено на момент следующей выдачи или возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после указанной даты.

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|-----|--|--------------------------|--|
| ГЛАВА 3 | | | | |
| 3.03 | (1) | Водонепроницаемые таранные переборки | НЗП | |
| | (2) | Жилые помещения и оборудование, необходимое для обеспечения безопасности | НЗП | |
| | (5) | Отверстия в водонепроницаемых переборках | НЗП | |

| Статья и пункт | | Содержание | Крайний срок и замечания | |
|----------------|-----------|---|---|------------|
| 3.04 | (2) | Общие поверхности у топливных цистерн и жилых помещений и пассажирских кают | НЗП | |
| | (7) | Максимально допустимый уровень звукового давления в машинном отделении | НЗП | |
| ГЛАВА 4 | | | | |
| 4.01 | (1) | Расстояние безопасности | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания после | 30.12.2019 |
| 4.02 | | Надводный борт | НЗП | |
| ГЛАВА 6 | | | | |
| 6.01 | (3) | Требования к движительно-рулевому комплексу | НЗП | |
| ГЛАВА 7 | | | | |
| 7.01 | (2) | Уровень звукового давления, производимого судном | НЗП | |
| 7.05 | (2) | Контроль за ходовыми огнями | Возобновление свидетельства судна внутреннего плавания после | |
| 7.12 | | Регулируемые по высоте рулевые рубки | НЗП | |
| ГЛАВА 8 | | | | |
| 8.01 | (3) | Запрещение определенных видов жидкого топлива | НЗП | |
| 8.04 | | Газовыпускная система двигателей | НЗП: самое позднее на момент возобновления свидетельства судна внутреннего плавания | |
| 8.05 | (1) (3) | Контроль за уровнем наполнения топливом | НЗП | |
| 8.08 | (2) | Оборудование осушительными насосами | НЗП | |
| 8.08 | (3) и (4) | Диаметр труб и минимальная производительность осушительных насосов | НЗП | |
| 8.08 | (5) | Осушительные насосы самовсасывающего типа | НЗП | |
| 8.08 | (6) | Оборудование осушительными приемниками | НЗП | |
| 8.08 | (7) | Автоматически закрывающееся оборудование | НЗП | |
| 8.10 | (2) | Шум, производимый судном на ходу | НЗП | |

Informal document SC.3 No. 3 (2017)

| <i>Статья и пункт</i> | | <i>Содержание</i> | <i>Крайний срок и замечания</i> | |
|-----------------------|-----|--|---------------------------------|--|
| ГЛАВА 10 | | | | |
| 10.01 | (2) | Свидетельства для электрооборудования | НЗП | |
| 10.01 | (3) | Конструкция электрооборудования | НЗП | |
| 10.06 | | Максимально допустимые напряжения | НЗП | |
| 10.10 | | Генераторы и двигатели | НЗП | |
| 10.11 | (2) | Установка аккумуляторов | НЗП | |
| 10.12 | (2) | Выключатели, защитные устройства | НЗП | |
| 10.14 | (3) | Одновременное включение | НЗП | |
| 10.15 | | Кабели | НЗП | |
| 10.16 | (3) | Освещение в машинных отделениях | НЗП | |
| 10.17 | (1) | Пульты управления ходовыми огнями | НЗП | |
| 10.17 | (2) | Питание ходовых огней | НЗП | |
| ГЛАВА 13 | | | | |
| 13.01 | (9) | Устройства для подъема якорей массой свыше 50 кг | НЗП | |
| 13.07 | (1) | Применение Европейского стандарта к шлюпкам | НЗП | |
| 13.08 | (1) | Применение стандарта к спасательным кругам | НЗП | |
| 13.08 | (2) | Применение стандарта к спасательным жилетам | НЗП | |
| ГЛАВА 14 | | | | |
| 14.11 | (2) | Безопасность лебедок | НЗП | |
| ГЛАВА 15 | | | | |
| 15.02 | (3) | Трубопроводы, по которым проходят опасные для здоровья газы или жидкости | НЗП | |