

**Часть XI**

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ,  
ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОТОРЫХ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ  
НА ЕВРОПЕЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ**

## 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### 1.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ, ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ

**1.1.1** Настоящая часть Правил устанавливает требования, которым, помимо требований частей 0 – X Правил, должны соответствовать суда, эксплуатация которых предполагается как на внутренних водных путях Российской Федерации, так и на европейских внутренних водных путях (далее — ЕВВП), под которыми понимаются внутренние водные пути европейских стран за исключением внутренних водных путей европейской территории Российской Федерации и внутренних водных путей Республики Украина кроме реки Дунай.

**1.1.2** Водные бассейны ЕВВП в соответствии с Директивой 2006/87/ЕС и Резолюцией № 61 ЕЭК ООН классифицируются следующим образом:

зона 1 (наиболее значимая высота волны 5 % обеспеченности до 2,0 м);

зона 2 (наиболее значимая высота волны 5 % обеспеченности до 1,2 м);

зона 3 (наиболее значимая высота волны 5 % обеспеченности до 0,6 м);

зона 4 (наиболее значимая высота волны 5 % обеспеченности до 0,3 м).

Здесь под значимой высотой волны подразумевается среднее арифметическое от наибольших высот волн, измеренных от

подошвы до гребня волны, число которых составляет 10 % от общего числа волн при непродолжительном наблюдении<sup>1</sup>.

Резолюция № 61 ЕЭК ООН относит к зоне 1 ЕВВП бассейны разряда «О» внутренних водных путей европейской части Российской Федерации с нормативной высотой волны 1 % обеспеченности 2,0 м, к зоне 2 — бассейны разряда «Р» внутренних водных путей европейской части Российской Федерации с нормативной высотой волны 1 % обеспеченности 1,2 м, к зоне 3 — бассейны разряда «Л» внутренних водных путей европейской части Российской Федерации с нормативной высотой волны 1 % обеспеченности 0,6 м.

Вследствие различия обеспеченности волн в зонах ЕВВП и бассейнах разрядов «О», «Р» и «Л» требования настоящей части Правил, зависящие от ветро-волнового режима бассейна эксплуатации, для судов, выходящих на ЕВВП, более жесткие, чем требования остальных частей Правил.

**1.1.3** Установленные настоящей частью Правил дополнительные (см. 1.1.1) требования к судам сгруппированы по тематике, соответствующей тематике основных частей Правил. В необходимых случаях указываются как разряды водных бассейнов по классификации Положения о классификации и освидетельствовании судов, так и зоны ЕВВП.

<sup>1</sup> Определение дано в редакции пункта 1-1.5 Резолюции № 61 ЕЭК ООН.

## 2 КОРПУС И ЕГО ОБОРУДОВАНИЕ

### 2.1 КОНСТРУКЦИЯ КОРПУСА

**2.1.1** Волновой изгибающий момент определяется по формуле (2.2.10-2) ч. I Правил, в которой высота волны  $h$  определяется по табл. 2.1.1, м.

Таблица 2.1.1

Расчетные высоты волн

Разряд бассейна	Высота волны, м
«О» (зона 1 ЕВВП)	2,5
«Р» (зона 2 ЕВВП)	1,5
«Л» (зона 3 ЕВВП)	0,75

Примечание. При изменении условий плавания (район плавания, сезон эксплуатации, допускаемая высота волны назначенной обеспеченности), соответствующих основному символу класса, назначение расчетной высоты волны в каждом конкретном случае подлежит согласованию с Речным Регистром.

**2.1.2** К расположению форпиковой переборки предъявляются следующие требования:

**1** если суда эксплуатируются в зонах 2 и 3 (соответствуют бассейнам разрядов «Р» и «Л»), форпиковая переборка должна быть установлена на расстоянии не менее  $0,04 L$  и не более чем  $0,04 L + 2$  м от носового перпендикуляра в корму. Если суда,

эксплуатируются в зоне 1 (соответствует разряду «О»), форпиковая переборка должна быть установлена на расстоянии от  $0,04 L$  до  $0,08 L$  в корму от носового перпендикуляра, где  $L$  — длина судна;

**2** на всех пассажирских судах расстояние между форпиковой переборкой и носовым перпендикуляром должно быть не менее  $0,04 L$ , но не больше чем  $0,04 L + 2$  м.

**2.1.3** Суда на подводных крыльях, прочность которых соответствует требованиям 5.2 – 5.5 ч. I Правил, признаются годными к плаванию в водоизмещающем состоянии на волне следующей высоты, м, в бассейне разряда:

«О» (зона 1 ЕВВП)	2,5
«Р» (зона 2 ЕВВП)	1,5
«Л» (зона 3 ЕВВП)	0,75

**2.1.4** Расчетная высота волны  $h$  при ходе судна на крыльях должна приниматься не менее указанной ниже, м, для бассейна разряда:

«О»	1,625
«Р»	1,000
«Л»	0,500

### 3 ОСТОЙЧИВОСТЬ. НЕПОТОПЛЯЕМОСТЬ. НАДВОДНЫЙ БОРТ. МАНЕВРЕННОСТЬ

#### 3.1 ОСТОЙЧИВОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

3.1.1 Остойчивость неповрежденного пассажирского судна для стандартных вариантов нагрузки, указанных в 1.3.2 ч. II Правил, считается достаточной, если выполняются следующие требования:

.1 максимальное плечо диаграммы статической остойчивости  $l_{\max}$  должно быть не менее 0,20 м при угле крена  $\theta_{\max} \geq 15^\circ$ . Однако, если угол заливания  $\theta_{\text{зал}} < \theta_{\max}$ , плечо диаграммы статической остойчивости при угле заливания  $\theta_{\text{зал}}$  должно быть не менее 0,20 м;

.2 угол заливания  $\theta_{\text{зал}}$  должен быть не менее  $15^\circ$ ;

.3 площадь под кривой восстанавливающих плеч, в зависимости от положения  $\theta_{\text{зал}}$  и  $\theta_{\max}$  должна быть не менее указанных в табл. 3.1.1.3 значений;

.4 начальная метацентрическая высота  $h$ , вычисленная с учетом поправки на влияние свободных поверхностей жидкости в цистернах, должна быть не менее 0,15 м;

.5 угол крена не должен превышать  $12^\circ$  для каждой из указанных двух ситуаций:

при совместном действии кренящих моментов от скопления пассажиров и действия ветра;

при совместном действии кренящих моментов от скопления пассажиров и от действия центробежной силы на циркуляции.

.6 при совместном воздействии суммарного кренящего момента от скопления пассажиров, давления ветра и от действия центробежной силы на циркуляции, минимальный надводный борт должен быть не менее 200 мм;

.7 для судов с водонепроницаемыми отверстиями в корпусе, расположенными ниже палубы переборок (глухие иллюминаторы, горловины, закрываемые крышками на часто расставленных болтах, клинкетные двери и т. п.), остаточное расстояние безопасности (здесь расстояние по вертикали между плоскостью максимальной осадки и нижними кромками водонепроницаемых отверстий) должно быть не менее 100 мм при совместном воздействии трех кренящихся моментов, указанных 3.1.1.6.

Таблица 3.1.1.3

Площадь диаграммы статической остойчивости

Случай		Площадь диаграммы статической остойчивости $A$ , м·рад
1	$\theta_{\max} = 15^\circ$	0,07 м·рад до угла $\theta = 15^\circ$
2	$15^\circ < \theta_{\max} < 30^\circ$	$0,055 + 0,001(30 - \theta_{\max})$ м·рад до угла $\theta_{\max}$
3	$15^\circ < \theta_{\text{зал}} < 30^\circ$	$0,055 + 0,001(30 - \theta_{\text{зал}})$ м·рад до угла $\theta_{\text{зал}}$
4	$\theta_{\max} \geq 30^\circ$ и $\theta_{\text{зал}} \geq 30^\circ$	0,055 м·рад до угла $\theta = 30^\circ$

Примечание.  $l_{\max}$  — максимальное плечо диаграммы статической остойчивости, м;  $\theta$  — угол крена, град;  $\theta_{\text{зал}}$  — угол заливания, град;  $\theta_{\max}$  — угол крена, соответствующий наибольшему плечу диаграммы статической остойчивости, град;  $A$  — площадь диаграммы статической остойчивости, м·рад.

**3.1.2** Кренящийся момент от скопления людей у одного борта должен определяться по формуле, кН·м,

$$M_{\text{п}} = gPy = g \sum P_i y_i, \quad (3.1.2)$$

где  $P$  — полная масса людей на борту, вычисляемая как сумма масс максимально разрешенного количества пассажиров и максимального количества членов судового экипажа для нормального режима эксплуатации, т;

$y$  — расстояние от центра тяжести полной массы людей  $P$  до диаметральной плоскости, м;

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

$P_i$  — масса людей, скопившихся на площади  $A_i$ , т;  $P_i = 0,075 n_i A_i$ , где  $A_i$  — площадь, занятая людьми,  $\text{м}^2$ ;

$n_i$  — количество людей на каждый квадратный метр;  $n_i = 4$  для свободных площадей палубы и площадей палубы с передвижной мебелью; для областей палубы с закрепленной мебелью типа скамья  $n_i$  должно быть рассчитано с учетом ширины места для сидения 0,45 м и глубины 0,75 м на человека.

Расчеты должны быть выполнены при скоплении людей как с правого, так с левого бортов.

Следует принимать вариант наиболее опасного размещения людей с точки зрения остойчивости. При вычислении кренящего момента от скопления людей каюты должны приниматься незанятыми.

**3.1.3** Массу одного пассажира следует принимать равной 75 кг, а центр тяжести — расположенным на высоте 1 м от самой низкой точки палубы в  $0,5L$  без учета любого искривления палубы.

Детальные расчеты площадей палубы, занятых людьми, могут не производиться, если используются следующие значения:

$P = 1,1 F_{\text{max}} \cdot 0,075$  — для судов с продолжительностью рейса менее 24 ч;

$P = 1,5 F_{\text{max}} \cdot 0,075$  — для судов с каютами,

где  $F_{\text{max}}$  — максимально разрешенное число пассажиров на борту, при этом принимается  $y = B/2$ , м.

**3.1.4** Кренящийся момент  $M'_в$  от статического действия ветра на судно определяется по формуле, кН·м,

$$M'_в = p_v S (z_{\text{т}} + 0,5T), \quad (3.1.4)$$

где  $S$  — площадь парусности, вычисляемая, как указано в 2.2.3 и 2.2.4 ч. II Правил, для рассматриваемых вариантов нагрузки в соответствии с 3.1.1,  $\text{м}^2$ ;

$z_{\text{т}}$  — возвышение центра парусности над плоскостью ватерлинии в соответствии с рассматриваемыми вариантами нагрузки, как указано в 3.1.1, м;

$p_v$  — удельное давление ветра  $0,15 \text{ кН/м}^2$  — для бассейнов разряда «Л» (зона 3 ЕВВП) и  $0,25 \text{ кН/м}^2$  — для бассейнов разряда «О» и «Р» (зоны 1 и 2 ЕВВП).

**3.1.5** Кренящийся момент  $M_{\text{ц}}$ , действующий на судно в эволюционный период циркуляции, определяется по формуле, кН·м,

$$M_{\text{ц}} = 0,102 c \delta v^2 D (z_{\text{г}} - 0,5T) / L, \quad (3.1.5)$$

где  $L$  и  $T$  — длина и осадка по действующую ватерлинию соответственно, м;

$\delta$  — коэффициент общей полноты (если не известен, принимается равным 1,0);

$D$  — водоизмещение судна при данном варианте нагрузки, кН;

$z_{\text{г}}$  — возвышение центра тяжести судна над основной плоскостью, м;

$v$  — скорость полного хода судна на тихой воде на прямом курсе, м/с;

$c$  — коэффициент, принимаемый равным 0,45.

**3.1.6** Максимально разрешенное количество пассажиров не должно превышать ни одного из следующих значений:

количество пассажиров, на которое рассчитаны существующие районы эвакуации;

количество пассажиров, которое было принято в расчетах остойчивости;

количество доступных мест для пассажиров в каютах судна, включая ночные стоянки.

Для судов с каютами, которые также используются как суда для совершения однодневных рейсов, количество пассажиров должно быть рассчитано для обоих случаев (как для судна, совершающего однодневные рейсы, и как судна с каютами) и занесено в свидетельство о годности судна к плаванию.

Речной Регистр устанавливает максимально разрешенное количество пассажиров и заносит это число в свидетельство о годности судна к плаванию.

Максимально разрешенное число пассажиров должно быть нанесено на борту судна.

### 3.2 ОСТОЙЧИВОСТЬ СУДОВ-КОНТЕЙНЕРОВОЗОВ

**3.2.1** Контейнерный груз считается закрепленным, если каждый контейнер прикреплен к корпусу судна, и его положение не может изменяться при плавании судна.

**3.2.2** Остойчивость судов-контейнеровозов должна быть проверена одним двух нижеприведенных способов.

#### Способ 1

**3.2.3** В случае перевозки на судах незакрепленных контейнеров для обеспечения остойчивости судна должны быть выполнены следующие требования:

**1** метацентрическая высота  $h$  не должна составлять менее 1,00 м;

**2** под общим воздействием центробежной силы, возникающей в результате циркуляции судна, давления ветра и при наличии свободных поверхностей в цистернах, занятых жидкостью, угол крена не должен превышать  $5^\circ$ , а предельная линия погружения (см. 1.2.1.28 ч. II Правил) не должна входить в воду.

**3.2.4** Плечо кренящего момента, образующегося под воздействием центробежной силы в результате циркуляции судна, определяется по следующей формуле, м:

$$l_{ц} = C_{ц} v^2 (z_g - 0,5T) / L, \quad (3.2.4)$$

где  $C_{ц}$  — параметр, принимаемый равным 0,04,  $c^2/м$ ;

$v$  — максимальная скорость судна по отношению к воде, м/с;

$z_g$  — аппликата центра тяжести судна, м;

$T$  — осадка груженого судна на миделе, м;

$L$  — длина корпуса судна, измеренная на уровне максимальной осадки судна, м.

**3.2.5** Плечо кренящего момента от действия ветра определяется по следующей формуле, м:

$$l_{в} = 9,81 C_{в} S (z_T + 0,5T) / D, \quad (3.2.5)$$

где  $C_{в}$  — параметр, принимаемый равным 0,025,  $т/м^2$ ;

$S$  — площадь парусности судна,  $м^2$ ;

$D$  — весовое водоизмещение судна, кН;

$z_T$  — возвышение центра парусности над плоскостью ватерлинии при рассматриваемом состоянии загрузки, м.

**3.2.6** Плечо кренящего момента, возникающего при наличии свободных поверхностей дождевой воды и осадочных вод в трюме или в междудонном пространстве, определяется по следующей формуле, м:

$$l_{ос} = 9,81 C_{ос} \sum_{i=1}^{i=n} [b_i l_i (b_i - 0,55\sqrt{b_i})] / D, \quad (3.2.6)$$

где  $C_{ос}$  — параметр, принимаемый равным 0,015,  $т/м^2$ ;

$b_i$  — ширина  $i$ -ого трюма или  $i$ -ой секции трюма после его разделения на отсеки продольными водонепроницаемыми переборками<sup>1</sup>, м;

$l_i$  — длина  $i$ -ого трюма или  $i$ -ой секции трюма после его разделения на отсеки поперечными водонепроницаемыми переборками, м;

<sup>1</sup> Секции трюма со свободными поверхностями, занятыми водой, образуются в результате деления на отсеки продольными или поперечными водонепроницаемыми переборками, создающими изолированные друг от друга секции.

$n$  — число трюмов или секций трюма после его разделения на отсеки поперечными водонепроницаемыми переборками.

**3.2.7** Остойчивость судна с грузом незакрепленных контейнеров считается достаточной, если фактическое значение аппликаты центра тяжести судна  $z_g$  ниже или равно значению  $z_{g\max}$ , которое является наименьшим из значений, рассчитанных с использованием формул (3.2.7-1) и (3.2.7-2):

для различных водоизмещений с учетом всех возможных осадок, м,

$$z_{g\max} = \left[ z_M + 0,5B(0,5C'_ц T - h_b - h_{oc}) / H_{над}^\Phi \right] / \left( (0,5BC'_ц / H_{над}^\Phi + 1) \right), \quad (3.2.7-1)$$

где  $0,5B/H_{над}^\Phi$  должно быть не менее 11,5 (11,5 =  $1/\text{tg } 5^\circ$ );

или

$$z_{g\max} = z_M - 1,00; \quad (3.2.7-2)$$

$z_{g\max}$  — максимальная допустимая аппликата центра тяжести судна, м;

$z_M$  — возвышение метацентра над основной плоскостью, определяемое по гидростатическим кривым или по формулам, приведенным в 3.2.8, м;

$H_{над}^\Phi$  — фактический надводный борт при  $0,5L$ , м;

$C'_ц$  — значение центробежной силы, возникающей в результате циркуляции,

$$C'_ц = (0,7v)^2 / (9,81 \cdot 1,25L) = 0,04 v^2 / L; \quad (3.2.7-3)$$

$T$  — осадка на миделе, м;

$v$  — максимальная скорость судна перед входом на циркуляцию, м/с;

$l_b$  — плечо кренящего момента от действия ветра (см. 3.2.5), м;

$l_{oc}$  — плечо кренящего момента, вызванного наличием свободных поверхностей воды в трюме или междудонном пространстве (см. 3.2.6), м;

$B$  — ширина корпуса на уровне предельной осадки судна, м.

**3.2.8** При отсутствии гидростатических кривых величина  $z_M$  для расчетов в соответствии с 3.2.7 может определяться с использованием следующих приближенных формул, м:

для судов понтонного типа

$$z_M = B^2 / [(12,5 - T/H)T] + 0,5T, \quad (3.2.8-1)$$

где  $H$  — высота корпуса, представляющая наименьшее расстояние по вертикали между верхней кромкой киля и самой низкой точкой палубы по борту судна, м;

$T$  — см. 3.2.7;

для других судов

$$z_M = B^2 / [(12,7 - 1,2T/H)T] + 0,5T, \quad (3.2.8-2)$$

**3.2.9** В случае перевозки на судах закрепленных контейнеров для обеспечения устойчивости судна должны быть выполнены следующие требования:

**.1** метацентрическая высота  $h$  должна составлять не менее 0,50 м;

**.2** под общим воздействием моментов, возникающих от действия центробежной силы в результате циркуляции судна, давления ветра и от свободных поверхностей жидких грузов (при наличии), никакие отверстия в корпусе судна не должны быть погружены в воду;

**.3** плечо кренящего момента, возникающего под воздействием центробежной силы в результате циркуляции судна, давления ветра и, при наличии, свободных поверхностей жидких грузов определяется по формулам, приведенным в 3.2.4 – 3.2.6;

**.4** для каждого случая загрузки следует учитывать поправку на влияние свободной поверхности топлива и воды в цистернах при половинных запасах.

**3.2.10** Остойчивость судна с грузом закрепленных контейнеров считается достаточной, если фактическая величина  $z_g$  меньше или равна величине  $z_{g\max}$ .

## Способ 2

**3.2.11** Остойчивость судов, перевозящих закрепленные контейнеры, считается соответствующей требованиям Правил, если соблюдаются критерии, применимые к остойчивости грузовых судов, установленные в 3.2 ч. II Правил.

**3.2.12** Остойчивость судов, перевозящих незакрепленные контейнеры, должна соответствовать следующим требованиям:

.1 метацентрическая высота  $h$  должна быть не менее 1,00 м.

.2 угол крена  $\theta_{в.ц}$  от совместного действия кренящих моментов от статического давления ветра  $M'_в$  (см. формулу (3.1.4)) и от действия центробежной силы на циркуляции  $M_{ц}$  (см. формулу (3.1.5))<sup>1</sup> должен быть не более  $5^\circ$  или критического угла  $\theta_k$ , при котором кромка палубы надводного борта входит в воду, в зависимости от того, какой из этих углов будет меньше, то есть должны быть выполнены условия:

$$\theta_{в.ц} \leq \theta_{доп} = 5^\circ$$

или

$$\theta_{в.ц} \leq \theta_{доп} = \theta_k, \text{ если } \theta_k < 5^\circ.$$

**3.2.13** Угол крена  $\theta_{в.ц}$  следует определять по диаграмме статической остойчивости в зависимости от значений  $M'_в$  и  $M_{ц}$  в результате построений, приведенных на рис. 3.2.13, где начало координат условно перенесено в точку  $O'$  на кривой моментов, соответствующую статическому углу крена  $\theta_в$ , возникающему при приложении статического момента  $M'_в$ , вычисленного по формуле (3.1.4).

Для определения угла крена  $\theta_{в.ц}$  подбирают прямую  $BD$ , параллельную оси ординат, таким образом, чтобы заштрихованные на чертеже площади  $O'CA$  над кривой до момента  $M_{ц}$  и  $ABD$  под кривой были равны.

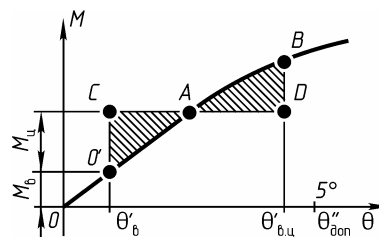


Рис. 3.2.13. Диаграмма статической остойчивости для определения угла крена  $\theta_{в.ц}$

**3.2.14** При определении допустимого момента при динамических наклонениях  $M_{доп}$  допустимый угол крена  $\theta_{доп}$  не должен превышать  $5^\circ$ , а предельная линия погружения не должна входить в воду.

**3.2.15** При несоблюдении требований, указанных в 3.2.12 и 3.2.14, контейнеры должны быть закреплены.

### 3.3 ТРЕБОВАНИЯ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ И ОСТОЙЧИВОСТИ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ПРИ ЗАТОПЛЕНИИ ОТСЕКОВ

**3.3.1** Плавучесть судна в случае затопления должна быть доказана для стандартных вариантов нагрузки, указанных в 1.3.2 ч. II Правил. Должна быть выполнена проверка достаточной остойчивости для трех промежуточных стадий затопления отсека (25 %, 50 % и 75 % затопления отсека) и для конечной стадии затопления отсека.

**3.3.2** Суда, эксплуатирующиеся в зонах 1, 2 и 3 ЕВВП, должны иметь 2-отсечную непотопляемость, за исключением судов, длина которых не превышает 45 м и предназначенных для перевозки не более 250 пассажиров, которые могут иметь 1-отсечную непотопляемость. Однако суда, для которых требуется 2-отсечная непотопляемость и которые эксплуатируются в зонах 2 и 3 ЕВВП, могут иметь 1-отсечную непотопляемость при условии, что они имеют двойной корпус с минимальным расстоянием между обшивкой наружного и внутреннего борта 0,6 м и пространство между наружной и внутрен-

<sup>1</sup> При вычислении  $M_{ц}$  по формуле (3.1.5) скорость судна перед выходом на циркуляцию принимается равной 0,8 скорости полного хода.



ней обшивками соответствует 2-отсечной непотопляемости.

**3.3.3** В случае затопления судна должны быть приняты во внимание следующие положения:

**.1** Размеры повреждений, соответствующих 1-отсечной и 2-отсечной непотопляемости, следует принимать в соответствии с табл. 3.3.3.1.

Таблица 3.3.3.1

**Размеры повреждений, соответствующих 1-отсечной и 2-отсечной непотопляемости**

Непотопляемость	Размер повреждения, м	
	<i>b</i>	<i>h</i>
<b>Бортовая часть корпуса</b>		
1-отсечная	$B/5$	От днища неограниченно вверх
2-отсечная	0,59	
<b>Днище</b>		
1-отсечная	$B/5$	0,59
2-отсечная	$B/5$	0,59
<p><b>Примечание.</b> 1. <i>b</i> — глубина на борту, ширина — на днище; <i>h</i> — размер по вертикали. 2. Длина повреждения <math>l = 1,20 + 0,07L</math> м.</p>		

**.2** Для 1-отсечной непотопляемости переборки могут рассматриваться как неповрежденные, если расстояние между двумя смежными переборками больше, чем длина повреждения. Продольные переборки, установленные на расстоянии менее  $B/3$  от наружной обшивки, измеренном перпендикулярно диаметральной плоскости от обшивки для максимальной осадки, не должны учитываться при выполнении расчетов.

**.3** Для 2-отсечной непотопляемости каждая переборка, находящаяся в пределах повреждения, должна рассматриваться как поврежденная.

**.4** Нижние кромки каждого открытого отверстия (например, двери, окна, люки) должны возвышаться над аварийной ватерлинией не менее чем на 0,10 м. Палуба переборок не должна входить в воду.

**.5** Коэффициент проницаемости отсеков принимается равным 0,95. Если расчетами установлено, что коэффициент проницаемости какого-либо отсека менее 0,95, то полученное значение может быть принято в качестве расчетного.

В любом случае принятые значения коэффициента проницаемости не должны быть менее для помещений:

пассажирских	0,95;
машинного отделения	0,85;
помещений для багажа и провизионных кладовых	0,75;
междудонных отсеков, топливных и других цистерн (в зависимости от их назначения)	0 или 0,95

Расчет влияния свободной поверхности для промежуточных стадий затопления должен выполняться в зависимости от площади поверхности поврежденного отсека.

**.6** Если любое повреждение судна с размерами, меньшими, чем указано в 3.3.3.1–3.3.3.2, может привести к более тяжелым последствиям в отношении аварийной посадки и (или) аварийной остойчивости (см. 3.3.3.4, 3.3.5), то такой вариант повреждения должен быть рассмотрен при выполнении проверочных расчетов непотопляемости.

**3.3.4** Для всех промежуточных стадий затопления, указанных в 3.3.1, должны выполняться следующие условия:

**.1** угол крена при достижении судном равновесного состояния при несимметричном затоплении до принятия мер по спрямлению судна не должен превышать  $15^\circ$ ;

**.2** максимальное плечо восстанавливающего момента должно составлять не менее 0,02 м до погружения первого открытого отверстия или до достижения угла крена  $25^\circ$  и более;

**.3** открытые отверстия не должны быть погружены в воду до достижения равновесного состояния для каждой рассматриваемой промежуточной стадии.

**3.3.5** В конечной стадии затопления с учетом кренящего момента от скопления пассажиров у одного борта, рассчитанного в соответствии с 3.1.3 ч. II Правил, должны выполняться следующие условия:

**.1** угол крена  $\theta_2$  (рис. 3.3.5) должен быть не более  $10^\circ$ ;

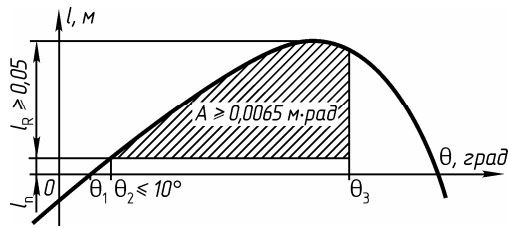


Рис. 3.3.5. Минимальные значения остойчивости до погружения первого открытого отверстия или, в любом случае, до достижения угла крена  $\theta_m \leq 25^\circ$ :

$l_R$  — плечо кренящего момента от скопления пассажиров;  $\theta_1$  — положение равновесия для затопленного состояния;  $\theta_2$  — то же, с учетом кренящего момента от скопления пассажиров;  $\theta_3$  — угол, соответствующий углу заливания, но не более  $\theta_m$

**2** в равновесном состоянии положительная площадь под кривой плеча восстанавливающего момента должна быть не менее 0,0065 м·рад при значении плеча восстанавливающего момента  $l_R \geq 0,05$  м. Эти условия должны быть выполнены до погружения первого открытого отверстия или в любом случае до достижения угла крена  $\theta_m = 25^\circ$  (рис. 3.3.5);

**3** открытые отверстия не должны быть погружены в воду до достижения равновесного состояния; при невыполнении этого условия связанные с отверстиями помещения в расчетах остойчивости принимаются затопленными.

**3.3.6** Если в корпусе судна предусмотрены каналы, соединяющие бортовые отсеки для перетока воды с целью уменьшения несимметрии затопления, то должны быть выполнены следующие условия:

**1** процесс перетока должен осуществляться автоматически;

**2** каналы для перетока не должны быть оснащены запорными устройствами;

**3** максимально допустимое время спрямления не должно превышать 15 мин.

### 3.4 ГРУЗОВАЯ МАРКА

**3.4.1** Грузовая марка судов, эксплуатирующихся в зонах 1–4 ЕВВП состоит из горизонтальной линии с дополнительными линиями надводного борта, которые

наносятся, если это предусмотрено согласованной Речным Регистром технической документацией (рис. 3.4.1). Нижняя кромка этой горизонтальной линии является следом плоскости максимальной осадки для зоны 3 ЕВВП. Зона 4 ЕВВП не имеет аналогов на внутренних водных путях Российской Федерации и характеризуется нормативной высотой волны 0,3 м.

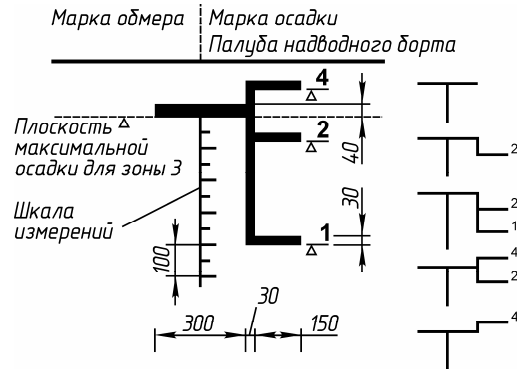


Рис. 3.4.1. Грузовая марка судов, эксплуатирующихся на ЕВВП

В отношении нанесения грузовой марки должны быть выполнены требования 5.2.1 – 5.2.4 ч. II Правил.

### 3.5 НАДВОДНЫЙ БОРТ И РАССТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

**3.5.1** В настоящей главе суда разделяются на три типа<sup>1</sup>:

тип А — палубные суда; тип В — наливные и приравненные к ним суда; тип С — открытые суда.

**3.5.2** По отношению к рассматриваемым судам Речной Регистр регламентирует как надводный борт, так и расстояние безопасности, то есть расстояние, измеренное по вертикали между плоскостью максимальной осадки и наиболее низкой точкой, выше которой судно не может считаться водонепроницаемым.

<sup>1</sup> Пункт 4-2 Резолюции № 61 ЕЭК ООН.

**3.5.3** Наименьшая высота надводного борта судов типа *A*, эксплуатирующихся в зонах 1 и 2 ЕВВП, определяется по табл. 3.5.3.

Таблица 3.5.3  
Наименьшая высота надводного борта судов типа *A*

Длина судна, м	Наименьшая высота надводного борта, мм, для зоны ЕВВП	
	1	2
≤ 30	250	250
40	340	300
50	440	340
60	570	340
70	570	340
≥ 80	570	340

**3.5.4** Наименьшая высота надводного борта судов типа *B*, эксплуатирующихся в зонах 1 и 2 ЕВВП, определяется по табл. 3.5.4.

Таблица 3.5.4  
Наименьшая высота надводного борта судов типа *B*

Длина судна, м	Наименьшая высота надводного борта, мм, для зоны ЕВВП	
	1	2
≤ 30	180	160
40	250	220
50	330	220
60	420	220
70	420	220
≥ 80	420	220

**3.5.5** Наименьшую высоту надводного борта судов-площадок следует устанавливать по нормам, предусмотренным для судов типа *B*.

**3.5.6** Наименьшая высота надводного борта судов типа *C*, независимо от их длины, должна быть не менее, мм:

для зоны ЕВВП	
1	1000
2	600

При этом суммарная высота надводного борта и комингса для этих судов должна быть не менее, мм:

для зоны ЕВВП	
1	1200
2	1000

**3.5.7** Для судов типов *A* и *B*, эксплуатирующихся в зоне 2 ЕВВП, расстояние

безопасности, определенное в 3.5.2, должно быть не менее 600 мм.

Для судов типа *C*, а также для других судов, эксплуатирующихся с незакрытыми трюмами, это расстояние должно быть увеличено на 400 мм для зоны 2 ЕВВП. Указанное требование об увеличении расстояния распространяется только на комингсы незакрытых трюмов.

**3.5.8** Для судов типов *A* и *B*, эксплуатирующихся в зоне 3 ЕВВП, расстояние безопасности должно составлять не менее 300 мм.

**3.5.9** Для судов типа *C*, эксплуатирующихся в зоне 3 ЕВВП, расстояние безопасности должно составлять не менее 500 мм.

**3.5.10** Базисный надводный борт  $H_0$  судов, эксплуатирующихся в зоне 3 ЕВВП, со сплошной палубой, не имеющих надстроек и седловатости, должен составлять 150 мм.

**3.5.11** При расчете надводного борта судов, имеющих надстройки и седловатость, допускается учитывать поправки к надводному борту, если эти поправки введены проектантом и вычислены в соответствии с 3.5.12 – 3.5.14.

**3.5.12** Значение наименьшей высоты надводного борта  $H_{\min}$  с учетом поправки к надводному борту для судов, имеющих надстройки, определяется по формуле, мм,

$$H_{\min} = H_0 (1 - \lambda) - (\beta_1 S_{e1} + \beta_2 S_{e2}) / 15, \quad (3.5.12)$$

где  $H_0$  — базисный надводный борт (см. 3.5.10), мм;

$\lambda$  — коэффициент, учитывающий влияние всех надстроек;

$\beta_1, \beta_2$  — коэффициенты, учитывающие влияние седловатости и надстроек соответственно в носовой и кормовой частях судна;

$S_{e1}, S_{e2}$  — расчетная седловатость соответственно в носу и корме, мм.

**3.5.13** коэффициент, учитывающий влияние надстроек, определяется по формуле

$$\lambda = \sum l_e / L_1, \quad (3.5.13-1)$$

где  $L_1$  — наибольшая длина корпуса судна без учета руля и бушприта, м,

$l_e$  — расчетная длина надстроек, м;

$$l_e = l(2,5b/B - 1,5)h/(0,6H), \quad (3.5.13-2)$$

где  $l$  — действительная длина надстройки, м;

$b$  — средняя ширина надстройки. В расчете принимается надстройка, у которой  $b \geq 0,6B$ ;

$B$  — ширина судна посередине рассматриваемой надстройки, м;

$h$  — средняя высота рассматриваемой надстройки, м, измеренная от палубы (для грузовых люков  $h$  получается путем вычитания из этой высоты половины расстояния безопасности, указанного в 3.5.8 – 3.5.9). При расчетах величина  $h$  не должна приниматься больше  $0,6h_{\max}$ ;

$h_{\max}$  — максимальная высота значительных волн, характеризующая рассматриваемую зону, м.

**3.5.14** Коэффициенты  $\beta_1$  и  $\beta_2$ , учитывающие влияние седловатости, вычисляются по формулам:

$$\left. \begin{aligned} \beta_1 &= 1 - 3l_{e1}/L_1 \\ \beta_2 &= 1 - 3l_{e2}/L_1 \end{aligned} \right\}; \quad (3.5.14-1)$$

где  $L_1$  — см. 3.5.13;

$l_{e1}$ ,  $l_{e2}$  — расчетная длина носовой и кормовой надстроек соответственно, определяемая по формуле (3.5.13-1). В расчет принимается надстройка или часть ее длиной не более  $0,25L$  от оконечностей.

Расчетная седловатость определяется по формуле:

$$s_e = ps, \quad (3.5.14-2)$$

где  $s$  — действительная седловатость в носовой или кормовой оконечности, мм. Значение  $s$  не должно превышать: в носовой оконечности 1000 мм, в кормовой оконечности 500 мм;

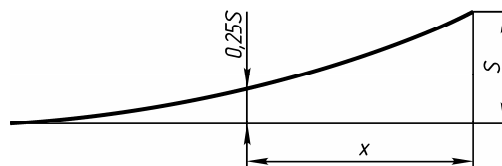
$p$  — коэффициент, определяемый по табл. 3.5.14;

Таблица 3.5.14

Коэффициент  $p$ 

$x/L$	$p$	$x/L$	$p$
$\geq 0,25$	1	0,10	0,4
0,20	0,8	0,05	0,2
0,15	0,6	0	0

$x$  — абсцисса, измеренная от оконечности до точки, где седловатость равна  $0,25s$ . (рис. 3.5.14).

Рис. 3.5.14. Определение абсциссы  $x$ 

Для промежуточных значений отношения  $x/L$  коэффициент  $p$  определяется линейной интерполяцией.

При  $\beta_2 s_{e2} > \beta_1 s_{e1}$  значение  $\beta_2 s_{e2}$  принимается равным  $\beta_1 s_{e1}$ .

**3.5.15** Минимальный надводный борт, вычисленный с учетом 3.5.12, не должен быть отрицательным.

**3.5.16** Расстояние безопасности для пассажирских судов должно быть не менее суммы:

дополнительного погружения борта, измеренного по наружной обшивке, вызванного допустимым углом крена в соответствии с 3.1.1.5;

остаточного расстояния безопасности в соответствии с 3.1.1.7.

Для судов без палубы переборок, расстояние безопасности должно составлять не менее, мм:

для зоны ЕВВП	
1	1900
2	1000
3	500

**3.5.17** Наименьшая высота надводного борта пассажирских судов должна быть не менее суммы:

дополнительного погружения борта, измеренного по наружной обшивке, вызванного углом крена в соответствии с 3.1.1.5;

остаточного надводного борта в соответствии с 3.1.1.6.

При этом остаточный надводный борт, измеренный перпендикулярно к плоскости действующей ватерлинии, должен быть не менее, мм:

для зоны ЕВВП	
1	600
2	400
3	300

### 3.6 МАНЕВРЕННОСТЬ СУДОВ

**3.6.1** Требования настоящей главы распространяется на суда внутреннего плавания:

длина которых составляет 20 м и более;

произведение длины, ширины и осадки  $LBT$  которых составляет  $100 \text{ м}^3$  и более;

буксиры и толкачи, используемые для буксировки (толкания) вышеуказанных судов любым способом.

**3.6.2** Судно признается соответствующим требованиям настоящей главы в отношении маневренности, если оно при нагрузке, указанной в 3.6.3, соответствует:

критерию скорости на переднем ходу (см. 3.6.4);

критерию поворотливости (см. 3.6.5, 3.6.7);

критерию способности изменять курс (см. 3.6.7);

критерию остановки (см. 3.6.8, 3.6.9, 3.6.10);

критерию ходкости на заднем ходу (см. 3.6.11).

**3.6.3** Проверка маневренности судов и составов в процессе испытаний должна быть выполнена в условиях загрузки судна не менее 70 % его грузоподъемности с максимально возможно равномерным распределением груза. Если испытания проводятся с меньшей загрузкой, допуск плавания по течению ограничивается данной загрузкой судна. Запас воды под днищем судна при этом должен составлять не менее 20 % осадки судна, но не менее 0,5 м.

**3.6.4** Суда и составы должны развивать скорость по отношению к воде не менее 13 км/ч. Это условие не распространяется на буксиры-толкачи, идущие без состава.

Требование не распространяется на суда и составы, которые осуществляют плавание только в пределах устьевых участков рек и портовых акваторий ЕВВП.

Речной Регистр проверяет способность судна в порожнем состоянии развивать скорость более 40 км/ч по отношению к воде. В случае подтверждения данного факта, в документах, выдаваемых Речным Регистром, делается соответствующая запись.

**3.6.5** Поворотливость судов и составов судов, длина которых не превышает 86 м, а ширина не превышает 22,9 м, может считаться достаточной, если во время маневра поворота при движении судна против течения при начальной скорости относительно воды 13 км/ч соблюдаются предельные значения для торможения судна, движущегося вниз по течению, определенные в 3.6.9.

**3.6.6** Суда и составы судов должны быть в состоянии совершать заблаговременные действия по уклонению от столкновения. Способность к совершению таких действий должна подтверждаться соответствующими маневрами, проводимыми в процессе испытаний, в соответствии с 3.6.7. Судно или состав признается соответствующим требованиям настоящих Правил в части способности изменять курс и поворотливости, если в результате испытаний величины скоростей поворота  $r_1$  и  $r_3$  окажутся не меньше, а время  $t_4$  не превысит значений, приведенных в табл. 3.6.7.

**3.6.7** Испытания способности судна совершать действия по уклонению от столкновения и к поворотливости проводятся следующим способом. Для судна или состава судов, движущихся с постоянной скоростью относительно воды  $v_0 = 13 \text{ км/ч}$  в начале совершения маневра (время  $t_0 = 0 \text{ с}$ , скорость поворота  $r_0 = 0^\circ/\text{мин}$ ,

Таблица 3.6.7

## Нормируемые значения скоростей поворота и времени совершения маневра

Размеры судна (состава судов), $L \times B$ , м	Требуемая скорость поворота $r_1 = r_3$ , град/мин, при угле перекадки руля $\delta$		Предельные значения для времени $t_4$ на мелкой и глубокой воде, с		
	20°	45°	$1,2 \leq h/T \leq 1,4$	$1,4 < h/T \leq 2$	$h/T > 2$
Все самоходные суда, однопалубные составы с размерениями до 110×11,45	20	28	150	110	110
Однопалубные составы с размерениями до 193×11,45 или двухпалубные составы с размерениями до 110×22,90	12	18	180	130	110
Двухпалубные составы с размерениями до 193×22,90	8	12	180	130	110
Двухпалубные составы с размерениями до 279×22,90 или трехпалубные составы с размерениями до 193×34,35	6	8	(*)	(*)	(*)

Примечание.  $h$  — глубина воды;  $T$  — осадка судна; (\*) — не нормируется.

угол перекадки руля  $\delta_0 = 0^\circ$ , частота вращения двигателя поддерживается постоянной), совершается маневр путем перекадки руля вправо или влево. В начале маневра руль перекачивается на угол  $\delta$ . Угол перекадки руля  $\delta$  (например,  $20^\circ$  на правый борт) должен сохраняться до тех пор, пока не будет достигнуто значение скорости поворота  $r_1$  определенное в табл. 3.6.7 для соответствующих размеров судна или состава судов. После того, как значение скорости поворота  $r_1$  будет достигнуто, должно быть зарегистрировано значение времени  $t_1$ , и руль должен быть переложен на такой же угол на противоположный борт (например,  $20^\circ$  на левый борт), чтобы сначала остановить, а затем начать поворот в противоположную сторону, то есть следует снизить скорость поворота до значения  $r_2 = 0$ , и дать ей возрасти снова до значения  $r_3$ , указанной в табл. 3.6.7. Когда будет достигнута скорость поворота  $r_2 = 0$ , должно быть зарегистрировано значение времени поворота  $t_2$ . При достижении скорости поворота  $r_3$ , руль следует переложить на противоположный борт на то же значение угла  $\delta$ , чтобы остановить поворот. Значение времени должно быть зарегистрировано. При достижении скорости поворота  $r_4 = 0$ , следует зарегистрировать значение времени  $t_4$ , и судно (состав судов) должно быть возвращено на исходный курс.

Диаграмма маневрирования судна представлена на рис. 3.6.7.

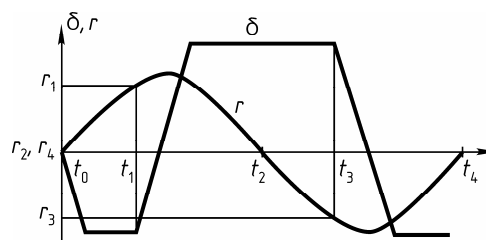


Рис. 3.6.7. Диаграмма маневрирования судна:  $t_0$  — время начала маневра;  $t_1$  — время достижения скорости поворота  $r_1$ ;  $t_2$  — время достижения скорости поворота  $r_2 = 0$ ;  $t_3$  — время достижения скорости поворота  $r_3$ ;  $t_4$  — время достижения скорости поворота  $r_4 = 0$ ;  $\delta$  — угол перекадки руля, град;  $r$  — скорость поворота, град/мин

Для достижения скорости поворота  $r_4 = 0$  требуемые значения скоростей поворота  $r_1$  и  $r_3$  в зависимости от размеров судов (состава судов) и глубины воды  $h$  указаны в табл. 3.6.7.

Должны быть выполнены следующие маневры:

- один поворот на правый борт с углом перекадки руля  $20^\circ$ ;
- один поворот на левый борт с углом перекадки руля  $20^\circ$ ;
- поворот на правый борт с углом перекадки руля  $45^\circ$ ;
- один поворот на левый борт с углом перекадки руля  $45^\circ$ .

**3.6.8** Суда и составы судов считаются способными своевременно останавливаться при движении по течению, если выполняются требования 3.6.9 и 3.6.10.

**3.6.9** В проточной воде (скорость течения 1,5 м/с) тормозной путь судна не должен превышать значений:

550 м — для судов и составов судов с длиной  $L > 110$  м или шириной  $B > 11,45$  м, или

480 м — для судов и составов судов с длиной  $L \leq 110$  м и шириной  $B \leq 11,45$  м.

Торможение считается законченным, если судно остановилось относительно берега.

**3.6.10** В стоячей воде (скорость течения менее 0,2 м/с) тормозной путь не должен превышать значений:

350 м — для судов или составов судов с длиной  $L > 110$  м или с шириной  $B > 11,45$  м, или

305 м — для судов или составов судов с длиной  $L \leq 110$  м и с шириной  $B \leq 11,45$  м.

**3.6.11** Судно признается соответствующим требованиям ходкости на заднем хо-

ду, если в стоячей воде при движении на заднем ходу судно достигает скорости не менее 6,5 км/ч.

**3.6.12** Кроме требований 3.6.4 – 3.6.11 должны выполняться следующие требования:

**.1** для систем управления, приводимых в действие вручную, один поворот штурвала должен соответствовать углу перекладки руля не менее  $3^\circ$ ;

**.2** для систем управления с приводом от источника энергии, когда перо руля полностью погружено в воду, должна иметься возможность достижения средней угловой скорости  $4^\circ/\text{с}$  в пределах всего диапазона перекладки руля. Это требование также должно выполняться при перекладке руля в диапазоне от  $35^\circ$  одного борта до  $35^\circ$  другого борта при движении судна с максимальной скоростью. Кроме того, должно быть подтверждено, что при максимальной тяговой мощности руль способен сохранять положение максимального угла перекладки. Для активных средств управления или особых типов руля это положение применяется с учетом их особенностей.

## 4 ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

### 4.1 НОРМЫ ПРОТИВОПОЖАРНОГО СНАБЖЕНИЯ

**4.1.1** Суда должны быть укомплектованы противопожарным снабжением по нормам, приведенным в табл. 6.1.5 ч. III Правил. Дополнительно должны быть выполнены требования 4.1.2 – 4.1.8.

**4.1.2** На пассажирских судах помимо двух комплектов снаряжения пожарного должны быть предусмотрены дополнительные комплекты на каждые полные и неполные 80 м общей длины всех пассажирских и служебных помещений на палубе, на которой они расположены, или, если таких палуб больше чем одна, то на палубе, имеющей наибольшую общую длину указанных помещений — два комплекта снаряжения пожарного и два аварийных дыхательных устройства (см. 7 ч. III Правил).

**4.1.3** На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть предусмотрены два дополнительных комплекта снаряжения пожарного для каждой вертикальной противопожарной зоны.

**4.1.4** Для выгородок трапов, составляющих отдельные вертикальные противопожарные зоны, и для вертикальных

противопожарных зон в оконечностях судна, не содержащих жилых помещений и машинных помещений, дополнительные комплекты снаряжения пожарного не предусматриваются.

**4.1.5** На пассажирских судах не менее двух комплектов снаряжения пожарного должны храниться в доступных местах каждой вертикальной противопожарной зоны.

**4.1.6** Для каждого требуемого автономного дыхательного аппарата должны быть предусмотрены два запасных баллона или два запасных дыхательных аппарата. Все воздушные баллоны для аппаратов должны быть взаимозаменяемыми.

**4.1.7** Пассажирские суда, перевозящие не более 36 пассажиров, и грузовые суда, оборудованные средством полной перезарядки воздушных баллонов очищенным воздухом, могут иметь только один запасной баллон или один запасной дыхательный аппарат для каждого требуемого автономного дыхательного аппарата.

**4.1.8** Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, должны иметь два запасных баллона или два запасных дыхательных аппарата для каждого требуемого автономного дыхательного аппарата.



## 5 ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА И СИСТЕМЫ

### 5.1 ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА

**5.1.1** Энергетическая установка самоходного судна внутреннего плавания в грузу (или судна-толкача с груженым составом) должна обеспечивать скорость судна не менее 13 км/ч при движении на тихой воде<sup>1</sup> и не менее 6 км/ч относительно берега при движении против течения.

**5.1.2** Энергетическая установка судна с одним главным двигателем в случае выхода из строя турбонагнетателя этого двигателя должна обеспечивать такую скорость движения, при которой сохраняется управляемость судном.

### 5.2 СИСТЕМЫ

**5.2.1** Посты управления, лестничные шахты и внутренние пути эвакуации на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть оборудованы системами естественной или принудительной вытяжки дыма. К системам вытяжки дыма предъявляются следующие требования:

**.1** они должны обладать достаточной для удаления образующегося дыма пропускной способностью;

**.2** они должны соответствовать условиям эксплуатации пассажирских судов;

**.3** если системы вытяжки дыма используются также в качестве вентиляторов общего назначения для помещений, то это не должно препятствовать выполнению ими функции систем вытяжки дыма в случае пожара;

**.4** системы вытяжки дыма должны быть снабжены пусковым устройством, управляемым вручную;

**.5** с поста, в котором постоянно находятся члены экипажа, должна быть дополнительно предусмотрена возможность управления принудительными системами вытяжки дыма;

**.6** системы естественной вытяжки дыма должны быть оборудованы механизмом открытия, управляемым вручную или от источника энергии, находящегося внутри вентилятора;

**.7** к пусковым устройствам и механизмам открытия с ручным приводом должен быть обеспечен доступ изнутри или извне защищаемого помещения.

---

<sup>1</sup> Тихой водой считается акватория со скоростью течения менее 0,1 км/ч, спокойной поверхностью воды (допускается мелкая рябь) при ветре до 3 м/с.

## 6 СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА И СНАБЖЕНИЕ

### 6.1 РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

**6.1.1** Нижняя шейка баллера руля защищается облицовкой из нержавеющей стали либо другим согласованным с Речным Регистром способом.

Шпоночное коническое соединение баллера с пером руля или поворотной насадкой должно быть защищено от коррозии.

**6.1.2** Если судно оборудовано регулятором скорости поворота, то такой регулятор должен соответствовать следующим требованиям:

**1** функционирование регулятора скорости поворота не должно приводить к самопроизвольному перемещению руля;

**2** если помимо регулятора скорости поворота имеются в наличии другие рулевые системы, то на рулевом посту должна быть обеспечена возможность определения, какая из систем функционирует. Должна быть предусмотрена возможность немедленного переключения с одной системы на другую;

**3** должны быть выполнены требования 7.1.1 – 7.1.5.

### 6.2 ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

**6.2.1** Суммарная масса  $\Sigma m_{я}$  носовых якорей судов, предназначенных для эксплуатации в зонах 1 и 2 ЕВВП, должна быть определена путем расчетов с использованием зависимостей, указанных в табл. 6.2.1.

К установке на судно должны быть приняты якоря, суммарная масса которых соответствует расчетной  $\Sigma m_{я}$  или отличается от нее не более чем на 15 %.

Таблица 6.2.1

Суммарная масса носовых якорей судов, предназначенных для эксплуатации на ЕВВП

Зона эксплуатации ЕВВП	Характеристика снабжения $N_c$	Суммарная масса $\Sigma m_{я}$ носовых якорей
1	<b>Самоходные суда</b>	
	$50 \leq N_c < 500$	$N_c + 50$
	$500 \leq N_c < 3000$	$1,38 N_c - 153$
	$\geq 3000$	$N_c + 987$
	<b>Несамоходные суда</b>	
	$150 \leq N_c < 500$	$N_c + 50$
	$500 \leq N_c < 2500$	$1,82 N_c - 360$
	$\geq 2500$	$0,484 N_c + 2875$
	<b>Буксирные суда</b>	
	$50 \leq N_c < 200$	$1,596 N_c - 6,57$
$200 \leq N_c < 2500$	$N_c + 130$	
$\geq 2500$	$1,79 N_c - 204$	
2	<b>Самоходные суда длиной более 60 м и грузоподъемностью более 350 т</b>	
	$50 \leq N_c < 350$	$N_c$
	$350 \leq N_c < 400$	350
	$400 \leq N_c < 800$	$0,75 N_c + 60$
	$800 \leq N_c < 1400$	$1,47 N_c - 511$
	$1400 \leq N_c \leq 2000$	$0,711 N_c + 552$
	<b>Несамоходные суда длиной более 60 м и грузоподъемностью более 350 т</b>	
	$50 \leq N_c < 350$	$N_c$
	$350 \leq N_c < 400$	350
	$400 \leq N_c < 800$	$0,75 N_c + 60$
	$800 \leq N_c < 1200$	$1,92 N_c - 896$
	$1200 \leq N_c \leq 2000$	$0,855 N_c + 379$
	<b>Буксирные суда грузоподъемностью более 350 т</b>	
$25 \leq N_c < 300$	$1,15 N_c + 7,89$	
$300 \leq N_c < 350$	350	
$350 \leq N_c \leq 1200$	$N_c$	

**6.2.2** Суда должны быть оборудованы кормовыми якорями, суммарная масса которых составляет не менее 0,25 суммарной расчетной массы носовых якорей.

Суда, габаритная длина которых превышает 86 м, должны быть оборудованы кормовыми якорями, суммарная масса которых должна составлять не менее 0,5 суммарной расчетной массы носовых якорей.

**6.2.3** Число кормовых якорей выбирается по усмотрению судовладельца. Для толкачей и судов, габаритная длина которых превышает 86 м, суммарная масса кормовых якорей может быть распределена на один или два якоря.

Масса самого легкого якоря не должна быть меньше 45 % указанной выше суммарной массы кормовых якорей.

От оборудования кормовым якорем суда освобождаются в случае, когда суммарная масса кормовых якорей, определенная в соответствии с 6.2.2, для якорей с нормальной держашей силой менее 150 кг. На толкаемых баржах кормовые якоря не требуются.

**6.2.4** Минимальная требуемая длина  $l_{я}$  якорной цепи одного носового якоря водоизмещающих судов приведена в табл. 6.2.4.

Таблица 6.2.4

Минимальная требуемая длина якорной цепи носового якоря

Длина судна габаритная $L$ , м	Минимальная длина якорной цепи, м, судов классов			
	«М»	«О»	«Р»	«Л»
$L < 30$	$L + 10$ , но не менее 40			40
$30 \leq L \leq 50$	$L + 10$			
$50 < L < 100$	$L + 15$	$L + 10$		60
$L \geq 100$	$L + 25$		—	

Полученное значение  $l_{я}$  округляется для судов, оборудуемых двумя носовыми якорями, до ближайшего значения  $L_{я}$ , кратного длине смычки, а для судов с одним носовым якорем — ближайшего значения  $L_{я}$  из ряда изготавливаемых якорных цепей, м.

Если суммарная длина якорных цепей двух носовых якорей характеризуется не-

четным количеством смычек, то длину одной из цепей берут на одну смычку больше и при якорях с различной массой соединяют с якорем, масса которого больше.

**6.2.5** Длина каждой из цепей кормовых якорей должна составлять не менее 40 м. Однако, длина каждой цепи кормовых якорей судов, которые должны становиться на стоянку носом по течению, должна быть не менее 60 м.

### 6.3 СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

**6.3.1** Все незакрытые, предназначенные для пассажиров участки палуб пассажирских судов должны быть оснащены спасательными кругами в соответствии с Европейским стандартом EN 14144:2003 по обоим бортам судна, удаленными друг от друга не более чем на 20 м.

Половина из спасательных кругов должны быть снабжены плавучими линиями не менее 30 м длиной и диаметром 8–11 мм. Другая половина спасательных кругов должна быть снабжена самозажигающимися буйками с автономным источником питания, которые не могут быть потушены в воде.

### 6.4 СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ РУЛЕВОЙ РУБКИ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СУДНОМ ОДНИМ ЧЕЛОВЕКОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ

**6.4.1** Уровень шума на уровне головы судоводителя, находящегося на рулевом посту в спецификационных условиях эксплуатации, не должен превышать 70 дБ(А).

**6.4.2** В направлении обычной оси зрения судоводителя и перед экраном радиолокатора не должно находиться стоек, пиллерсов, оконных рам или надпалубных препятствий.

**6.4.3** Рулевая рубка, предназначенная для управления судном одним человеком, должна быть оборудована таким образом, чтобы судоводитель мог выполнять свои

задачи сидя. Все индикаторы или контрольно-измерительные приборы, а также все органы управления судном должны быть установлены таким образом, чтобы судоводителю было удобно ими пользоваться в плавании, не покидая своего сиденья и не теряя из виду радиолокационного изображения, а производительность системы вентиляции в рулевой рубке должна быть достаточной для бесперебойной работы систем управления техническими средствами, встроенными в пульт управления при высоких температурах воздуха.

**6.4.4** Экран радиолокатора следует располагать в рулевой рубке перед местом для судоводителя таким образом, чтобы судоводитель мог следить за изображением на экране без изменения своего положения. Радиолокационное изображение не должно иметь помех вследствие эффекта маски или завесы и должно оставаться отчетливо видимым без тубуса или светозащитного экрана, независимо от условий освещенности рулевой рубки и освещения за ее пределами. Указатель скорости поворота должен устанавливаться непосредственно над или под экраном радара либо встраиваться в него.

**6.4.5** В случае применения измерителей скорости поворота должна быть предусмотрена возможность отключения измерителя скорости поворота в любом заданном положении без изменения выбранной скорости.

Орган управления измерителя должен поворачиваться по дуге, достаточной для обеспечения точности заданного позиционирования. Нейтральное положение органа управления должно отличаться от других его положений. Должна быть обеспечена возможность плавной регулировки освещения шкалы прибора.

**6.4.6** Управление сигнально-отличительными фонарями должно осуществляться со щита управления этими фонарями, на котором расположение контрольных световых индикаторов должно соответство-

вать действительному расположению сигнально-отличительных фонарей. Неисправность одного из сигнально-отличительных фонарей должна вызывать отключение соответствующего светового индикатора и должен быть подан сигнал о неисправности сигнально-отличительного фонаря.

**6.4.7** Должна быть обеспечена возможность подачи звукового предупредительного сигнала одновременно с действиями по управлению судном.

**6.4.8** На панели управления в рулевой рубке устанавливаются автоматические световые указатели действия сигнально-отличительных фонарей в соответствии с 10.7.7 ч. VI Правил. Выключатели сигнально-отличительных фонарей должны быть одновременно выключателями автоматических световых указателей действия этих фонарей.

**6.4.9** Цвет автоматических световых указателей действия сигнально-отличительных фонарей должен соответствовать действительному цвету самих сигнально-отличительных фонарей.

**6.4.10** Должна быть предусмотрена возможность включения звуковых предупредительных сигналов ногой одновременно с действиями по управлению судном. Данное требование не применяется к сигналу «не подходи» («не приближайтесь»), предусмотренному полицейскими правилами плавания европейских государств в случае транспортного происшествия или несчастного случая на судне, грозящего вызвать утечку опасных перевозимых материалов (звуковой сигнал представляет собой непрерывное повторение в течение не менее 15 мин подряд короткого звука, за которым следует длинный звук).

**6.4.11** Судно должно управляться с помощью рычага управления рулями. Этот рычаг должен передвигаться рукой судоводителя. Угловое перемещение рычага относительно оси судна должно точно соответствовать перемещению пера руля (ей).

Любое движение рычага управления руля-ми должно сопровождаться точным указанием положения рулей. При неизменном положении рычага управления рули не должны изменять своего положения. Ощущаемый и слышимый щелчок должен определять нейтральное положение рычага управления.

**6.4.12** Если судно оборудовано специальными рулями, например, только для заднего хода, или подруливающим устройством, эти рули и подруливающее устройство должны приводиться в действие специальными рычагами, соответствующими предписаниям 6.4.11.

Требование распространяется также на составы судов, если при движении состава используется рулевое устройство одного из судов, не обеспечивающего тягу состава.

**6.4.13** Должны быть выполнены применимые требования 11.12 ч. IV Правил.

**6.4.14** Должны быть предусмотрены устройства, обеспечивающие с места управления судном дистанционную отдачу якорей, необходимую для экстренной остановки судна.

**6.4.15** На судне длиной более 86 м и шириной более 23 м должны быть предусмотрены устройства дистанционной отдачи кормового якоря управляемого или счаленного с ним судна.

**6.4.16** Должна быть предусмотрена возможность управления судоводителем поворотным прожектором одновременно с действиями по управлению судном.

**6.4.17** На борту судна должна быть установлена система переговорной связи.

Она должна обеспечивать судоводителю связь с постом, расположенным в районе носовой части судна, или с головной баржей состава, с каютой капитана, с жилыми помещениями команды, а также с постом, расположенным в районе кормовой части судна, или замыкающей баржей состава, если из рулевой рубки невозможно установить иной прямой связи. Сеть переговорной связи должна быть устроена таким образом, чтобы судоводитель со своего сидения мог пользоваться ею при выполнении действий по управлению судном. Во всех местах, в которых имеется такая переговорная связь, прием сообщений осуществляется при помощи громкоговорителя, а их передача — при помощи микрофона. Режим прием/передача выбирается при помощи кнопки.

Между постами, расположенными в районе носовой и кормой частей судна, либо головной и замыкающей баржами состава может поддерживаться радиотелефонная связь.

**6.4.18** Если судно соответствует требованиям 6.4.1–6.4.17, в документы, выдаваемые Речным Регистром на судно, вносится следующая запись: «Рулевая рубка судна оснащена оборудованием для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки».

## 6.5 СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

**6.5.1** На судах кроме сигнально-отличительных огней, предусмотренных 9.2 ч. V Правил, должен быть установлен синий проблесковый огонь, имеющий угол освещения 360° и дальность видимости 3,7 км.

## 7 ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

### 7.1 ИЗМЕРИТЕЛЬ СКОРОСТИ ПОВОРОТА

**7.1.1** Электрическое питание измерителя скорости поворота должно быть предусмотрено независимым от питания других потребителей электрической энергии.

**7.1.2** Гироскопы, датчики и указатели скорости поворота, используемые в измерителях скорости поворота, должны соответствовать минимальным техническим требованиям и условиям испытаний указателей скорости поворота для внутренних водных путей.

**7.1.3** Электронные устройства, входящие в состав измерителей скорости пово-

рота, должны соответствовать требованиям 6, 7, а также 9.5, 10.4, 14.2 приложения 15 ПТНП, а указатель скорости поворота — требованиям 3.13 ч. VIII Правил.

**7.1.4** На посту управления в рулевой рубке должен быть предусмотрен зеленый предупредительный световой сигнал об исправной работе измерителя скорости поворота.

**7.1.5** На посту управления в рулевой рубке должны быть предусмотрены сигналы об исчезновении или недопустимом изменении напряжения питания, а также о недопустимом падении скорости вращения гироскопа.