

**ИЗВЕЩЕНИЕ
О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПРАВИЛА РОССИЙСКОГО РЕЧНОГО РЕГИСТРА**

(в Правила классификации и постройки судов (ПКПС), утвержденные приказом федерального автономного учреждения «Российский Речной Регистр» от 09.09.2015 № 35-п)

Утверждено приказом федерального автономного учреждения «Российский Речной Регистр» от 18.06.2021 № 39-п

Введено в действие с 21.06.2021

Внести в Правила классификации и постройки судов (ПКПС), утвержденные приказом федерального автономного учреждения «Российский Речной Регистр» от 09.09.2015 № 35-п следующие изменения:

1. В части 0 пункт 10 таблицы 78-1 изложить в следующей редакции:

10. Море Лаптевых	Хатангский зал.; проливы Восточный и Северный; 20-мильная прибрежная зона вдоль сев. и вост. побережий о-ва Большой Бегичев и от п-ова Нордвик до м. Терпий-Тумса; Анабарский зал.; Оленекский зал., ограниченный линией, отстоящей на 5 миль к северу от линии, соединяющей м. Терпий-Тумса с сев. оконечностью о-вов Аэросъёмки; 5-мильная зона вокруг о-вов Аэросъёмки; 25-мильная прибрежная зона от о-вов Аэросъёмки до мор. порта Тикси.	3,5	20 июля – сентябрь	КП
-------------------	--	-----	--------------------	----

2. В части I:

1) абзац шестой подпункта 2 пункта 1.2.2 изложить в следующей редакции:
«D — водоизмещение судна при осадке по конструктивную ватерлинию;»;

2) в таблице 2.3.46

а) пункт 30 изложить в следующей редакции:

30. Пиллерсы к поясам рамного набора и второму дну ¹	2	2
---	---	---

б) дополнить сноской 1 в следующей редакции:

«¹ Обваривается по периметру профиля пиллерса с катетом по табл. 2.3.44-2 для номера шва 2.»;

3) абзац первый пункта 6.1.1 изложить в следующей редакции:

плавания и соответствующие следующим условиям:»;

«6.1.1 Требования настоящей главы распространяются на суда на воздушной подушке (СВП) скегового и амфибийного типов классов «О-ПР», «О», «Р» и «Л», способные двигаться в режимах парения и

4) название главы 10.5 изложить в следующей редакции:

«10.5 МЕСТА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖА НА СКОРОСТНЫХ СУДАХ»;

5) в пункте 10.5.2 первое предложение изложить в следующей редакции:

«10.5.2 Места для сидения пассажиров и экипажа должны быть закреплены.».

3. В части IV:

1) в пункте 1.2.1:

а) подпункт 2 изложить в следующей редакции:

«2 Вспомогательные двигатели — двигатели привода генераторов, обеспечивающих электрической энергией судно, компрессоры и насосы.»;

б) дополнить подпунктом 30 в следующей редакции:

«30 Подвесной мотор — съемный силовой привод судна, конструктивно объединяющий в себе в одном агрегате двигатель внутреннего сгорания, элементы силовой передачи, движитель (гребной винт или водомет) и элементы крепления, обеспечивающие возможность его быстрого монтажа на элемент кормы (транец).

Примечание: Конструкция подвесного мотора может включать в себя топливный бак.»;

2) пункт 1.11.1 изложить в следующей редакции:

«1.11.1 Бензиновые двигатели допускаются применять:

в качестве главных и вспомогательных двигателей на судах длиной 20 м и менее, за исключением нефтеналивных судов и судов, перевозящих опасные грузы;

в качестве главных двигателей на дежурных шлюпках при условии, что топливные баки защищены от огня и взрывов;

в качестве приводных двигателей переносных пожарных и осушительных насосов на всех судах, за исключением нефтеналивных судов и судов, перевозящих опасные грузы.»;

3) в пункте 10.2.29 формулу 10.2.29 изложить в следующей редакции:

$$V_m = 354 Q / a^2, \quad (10.2.29)».$$

4. В части V:

1) подпункт 18 пункта 1.2.1 изложить в следующей редакции:

«18 Длина и ширина судна — длина и ширина судна по конструктивной ватерлинии, если в настоящей части Правил не установлено иное.»;

2) таблицу 3.2.1-1 изложить в следующей редакции:

Таблица 3.2.1-1

Значение коэффициента k_1

Класс судна	Значение коэффициента k_1			
	для самоходных и несамоходных судов		для буксиров	
	N_c, M^2		N_c, M^2	
«М-СП», «М-ПР» и «М»	$50 \leq N_c < 200$	$k_1 = 1,5$	—	$k_1 = 1,342 + 0,5 / \sqrt{1 + (N_c / 287)^{3,861}}$
	$200 \leq N_c < 2000$	$k_1 = 1,245 + 1,127 \exp(-N_c / 206,917)$		
	$2000 - 5200$	$k_1 = 1,147 + 32,154 \exp(-N_c / 388,564)$		
«О-ПР» и «О»	< 2000	$k_1 = 1,0$	$50 \leq N_c < 100$	$k_1 = 1,5$
	≥ 2000	$k_1 = 0,844 + 295 / N_c$	$100 \div 1600$	$k_1 = 0,8 + 3,169 / \ln(N_c)$
«Р» при скорости течения до 6 км/ч	$15 \leq N_c < 350$	$k_1 = 1,0$	$25 < N_c < 300$	$k_1 = 1,3 - 0,000487(N_c - 25)$
	≥ 350	$k_1 = 1 / (1,265 - 30312 / N_c^2)$	$300 \div 1200$	$k_1 = 1,0$
«Л» при скорости течения до 6 км/ч	$15 \leq N_c < 30$	$k_1 = 0,84 - 6,74 \cdot 10^{-5} N_c$	< 400	$k_1 = 1,0$
	≥ 30	$k_1 = 0,824 - 8,267 \cdot 10^{-5} N_c$	≥ 400	$k_1 = 1 / (1,2 - 31853 / N_c^2)$

3) абзац второй пункта 8.1.13 изложить в следующей редакции:

«Для судов, эксплуатирующихся в акватории Северного морского пути, обязательными для выполнения являются требования Правил плавания в акватории Северного морского пути.»;

4) пункты 8.4.15 – 8.4.17 изложить в следующей редакции:

8.4.15 Движительная установка спасательной шлюпки должна обеспечивать возможность движения шлюпки передним и задним ходом, а также работу двигателя на режиме холостого хода. Управление движительной установкой должно осуществляться с поста управления рулевым устройством шлюпки.

8.4.16 В составе движительной установки должен быть использован двигатель внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия, оборудованный пусковым устройством с приводом от двух независимых подзаряжаемых источников энергии или ручным пусковым устройством. Пусковое устройство должно обеспечивать запуск двигателя при любых показателях температуры окружающего воздуха, возможных при эксплуатации судна, на котором установлена спасательная шлюпка. Время запуска двигателя не должно превышать 2 мин с момента начала пуска.

Двигатель в холодном состоянии должен быть способен работать не менее 5 мин с момента запуска, без поступления забортной воды во внешний контур охлаждения, пока шлюпка спускается с борта судна на воду.

8.4.17 Скорость переднего хода спасательной шлюпки на тихой воде при ее полной загрузке (предусмотренное проектом количество людей, оборудования и снабжения) должна быть не менее 11 км/ч.

Спасательная шлюпка должна быть оборудована стационарными или переносными топливными емкостями, вместимость которых достаточна для обеспечения

работы движительной установки не менее 24 ч с момента запуска двигателя.»;

5) в пункте 8.6.1:

а) подпункты 7 – 9 изложить в следующей редакции:

«.7 каждая дежурная шлюпка должна быть обеспечена топливом, пригодным для использования при температурах, ожидаемых в районе эксплуатации судна; быть способной маневрировать при скорости не менее 11 км/ч (6 уз) и сохранять эту скорость не менее 4 ч с полным комплектом снабжения и количеством людей, равным числу оборудованных штатных мест для размещения людей в шлюпке;

.8 дежурные шлюпки должны обладать маневренностью на волнении для спасания находящихся в воде людей, сбора спасательных плотов и буксировки со скоростью не менее 4 км/ч (2 уз) самого большого из имеющихся на судне спасательных плотов, нагруженного полным комплектом снабжения или его равноценной замены, с количеством людей, равным пассажироместимости спасательного плота;

.9 дежурная шлюпка должна быть оборудована стационарным двигателем или подвесным мотором. Использование бензиновых подвесных моторов допускается при условии, что топливные баки защищены от огня и взрывов.»;

б) дополнить подпунктом 19 в следующей редакции:

«.19 каждая дежурная шлюпка должна быть оборудована средством откачки воды или быть самоосушающейся.»;

б) сноски 1 к пункту 8.8.1 изложить в следующей редакции:

«¹ ГОСТ 19815, ГОСТ 54596»;

7) главу 9.1 дополнить пунктом 9.1.6 в следующей редакции:

9.1.6 В качестве звуковых сигнальных средств на судах применяются:

.1 свисток — любое сигнальное звуковое средство (в т. ч. тифон, паровой свисток и другие средства), способное пода-

вать короткие (длительностью 0,25 – 1 с), продолжительные (длительностью 4 – 6 с) и непрерывные (длительностью не менее 120 с) звуки, соответствующее требованиям табл. 9.7.1;

.2 колокол — сигнальное звуковое средство ударного типа, используемое при ограниченной видимости, издающее при ударах подвешенного по оси корпуса колокола стержня с бойком о купол звуки громкостью, обеспечивающей уровень звукового давления, указанный в 9.7.4;

.3 гонг — сигнальное звуковое средство ударного типа, используемое при ограни-

ченной видимости, издающее при ударах о корпус или металлическую плиту звуки громкостью, обеспечивающей уровень звукового давления, указанный в 9.7.4, но по тону и звучанию резко отличающиеся от звуков, издаваемых судовым колоколом.

Колокола и гонги, используемые на судах для перевозки опасных грузов и нефтеналивных судах, должны быть изготовлены из неискрообразующих материалов.»;

8) таблицу 9.2.1-2 изложить в следующей редакции:

Таблица 9.2.1-2

Нормы снабжения судов, эксплуатируемых в морских районах, сигнальными средствами

Типы судов	сигнально-отличительные фонари									звуковые средства			сигнальные фигуры					
	топовый	бортовой		кормовой	проблесковый желтый	буксировочный	круговой ¹⁵			маневроуказание ¹⁵	лампа дневной сигнализации	гонг	колокол	свисток	черный шар	конус черный	ромб	Сигнальный флаг «А»
		зеленый	красный				зеленый	белый	красный									
Суда самоходные кроме буксиров, толкачей и рыболовных	1 ¹	1	1	1	1 ²	—	—	—	—	1	1 ³	1 ⁴	1 ⁵	1	—	—	1 ⁶	—
Буксиры и толкачи	2 ⁷	1	1	1	—	1 ⁸	—	—	—	1	1 ³	1 ⁴	1 ⁵	1	—	—	1 ⁷	—
Рыболовные	1 ¹	1	1	1	2 ⁹	1	1	1 ¹⁰	1	1	1 ³	1 ⁴	1 ⁵	1	—	2	—	—
Суда несамоходные	—	1 ¹¹	1 ¹¹	1 ¹¹	—	—	—	—	—	—	1 ^{3,5}	1 ^{4,5}	1 ⁵	1 ⁵	—	—	1 ⁶	—
Суда, лишенные возможности управляться и ограниченные в возможности маневрировать	—	—	—	—	—	—	2 ¹²	1	2+2 ¹²	—	—	—	—	—	2+2 ¹²	—	1+2 ¹²	1 ¹²
Дополнительные средства для судов, стоящих на якоре и мели	—	—	—	—	—	—	2 ¹³	2 ¹⁴	—	—	—	—	—	3 ¹⁴	—	—	—	—

¹ Для судов длиной 50 м и более — 2 топовых огня.

² Только для судов на воздушной подушке.

³ Для пассажирских судов и для остальных судов валовой вместимостью более 150.

⁴ Для судов длиной 100 м и более.

⁵ Не требуется для судов без экипажей.

⁶ При буксировке судна, если длина буксира, измеренная от кормы буксирующего судна до кормы буксируемого, более 200 м.

⁷ При длине буксира, измеренной от кормы буксируемого судна до кормы буксируемого, более 200 м — 3 топовых фонаря и ромб.

⁸ Не требуется для судов, толкающих или буксирующих лагом другое судно.

⁹ Для судов, производящих лов рыбы кошельковым неводом вблизи других судов.

¹⁰ При выметании снастей вблизи других судов — 2 белых круговых огня.

¹¹ Не требуется для толкаемых судов, жестко сочлененных с толкающим судном.

¹² Для судов, занятых подводными работами.

¹³ Для судов длиной менее 50 м, стоящих на якоре, — 1 белый фонарь.

¹⁴ Для судов, стоящих на мели.

¹⁵ Рекомендуются.

9) пункты 9.4.1 - 9.4.5 изложить в следующей редакции:

9.4.1 Каждое самоходное судно, за исключением указанных в 9.4.2, должно быть оборудовано свистком для подачи звуковых сигналов, соответствующим требованиям 9.1.6.1, и колоколом, соответствующим требованиям 9.1.6.2.

9.4.2 На самоходных судах класса «М» длиной менее 25 м, а также на судах классов «Л», «Р» и «О», не оборудованных воздухохранителями или паровыми котлами, вместо свистка может устанавливаться электрическая сирена.

9.4.3 Каждое самоходное судно классов «ПР», «О-ПР», «М», «М-ПР», «М-СП», а также каждое самоходное судно внутреннего плавания, предназначенное для эксплуатации на участках с морским режимом судоходства, длиной 100 м и более, должно быть оборудовано помимо свистка и колокола гонгом (металлической плитой), соответствующим требованиям 9.1.6.3. Электрическая сирена на таких судах может устанавливаться только в качестве дополнительного сигнального звукового средства.

9.4.4 Каждое несамоходное судно, на котором предусмотрено нахождение людей (экипажа, пассажиров, спецперсонала и т. д.), должно быть оснащено колоколом или гонгом.

Колокол или гонг, используемые на нефтеналивных несамоходных судах, должны быть изготовлены из цветных металлов.

На судах, эксплуатируемых без экипажа, установка сигнального звукового средства не требуется.

9.4.5 На судах внутреннего плавания длиной менее 20 м, находящихся в эксплуатации, до выполнения требований 9.4.1 или 9.4.2 допускается использование электрических звуковых сигналов автомобильного типа в качестве основного звукового средства, при этом требования 9.4.1 или 9.4.2 должны быть выполнены к сроку первого после 01.01.2020 очередного освидетельствования, но не позднее 01.01.2025.»

10) пункт 9.5.4 изложить в следующей редакции:

9.5.4 Углы видимости огней, указанных в табл. 9.5.2-1, в вертикальной плоскости должны быть не менее 7,5° вверх и вниз от горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника света.»

11) последний абзац пункта 9.5.15 признать утратившим силу;

12) пункты 9.7.1 - 9.7.4 изложить в следующей редакции:

9.7.1 Основные характеристики свистков должны соответствовать требованиям табл. 9.7.1. Дальность слышимости звукового сигнала свистка должна определяться частотами, которые могут включать основную и (или) несколько более высоких частот в диапазоне 180 – 700 Гц ($\pm 1\%$), обеспечивающих уровни звукового давления, указанные в табл. 9.7.1.

Таблица 9.7.1

Требуемые характеристики свистков

Длина судна L , м	Пределы основных частот, Гц	Уровень звукового давления на расстоянии 1 м от свистка в 1/3-октавной полосе, дБ, отнесенный к $2 \cdot 10^{-5}$ Н/м ²	Дальность слышимости, морские мили/км
$L \geq 200$	700–200	143	2/3,7
$200 > L \geq 75$	130–350	138	1,5/2,8
$75 > L \geq 20$	250–700	130	1,0/1,9
$L < 20$	250–700	120	0,5/1

Примечание: Дальность слышимости приведена для сведения. Ее допускается считать дальностью, на которой звуковой сигнал свистка можно с 90-процентной вероятностью услышать в направлении максимума силы звука со средним уровнем шума в местах прослушивания 68 дБ в октавной полосе с центром 250 Гц и 63 дБ — в октавной полосе с центром 500 Гц при условии отсутствия посторонних звуков на борту судна, подающего этот сигнал.

9.7.2 Конструкция и материал сирен, колоколов и гонгов судов классов «Л», «Р», «О», «М» должны обеспечивать дальность слышимости не менее установленной в табл. 9.7.2-1.

Таблица 9.7.2-1

Дальность слышимости звуковых сигнальных средств (за исключением свистков) судов классов «Л», «Р», «О», «М»

Звуковое сигнальное средство	Дальность слышимости, км
Паровая или электрическая воздушная сирена	2,0
Электрический сигнал автомобильного типа	1,5
Колокол или гонг	1,0

Основные характеристики сирен должны соответствовать требованиям табл. 9.7.2-2

Таблица 9.7.2-2

Основные характеристики сирен

Высота звука		Суммарное время нарастания и затухания звука, с, не более	Уровень звукового давления на расстоянии 1 м от сирены, дБ, не менее
Октавы	Гц		
Гон «до» второй октавы	500 ± 50	15	105

9.7.3 Свистки должны подавать звуковые сигналы без колебаний уровня звука, шипения или других искажений.

Свистки, которые предназначены для эксплуатации при отрицательных температурах и устанавливаются на открытых

площадках, должны быть с обогревом (закрытого исполнения).

9.7.4 Колокол, гонг или иное сигнальное средство ударного типа с аналогичными звуковыми характеристиками должны обеспечивать уровень звукового давления не менее 110 дБ на расстоянии 1 м от этого средства.

Примечание. Уровень внешнего шума при контроле не должен превышать 65 дБ.»;

13) пункт 9.12.5 изложить в следующей редакции:

«**9.12.5** Желтый проблесковый круговой фонарь устанавливается в месте с наиболее полным обзором, при этом допускается его установка на одной вертикали с топовым фонарем выше или ниже последнего.»;

14) пункт 9.15.1 дополнить подпунктом 3 в следующей редакции:

«**3** кормовой огонь должен быть расположен в диаметральной плоскости судна как можно ближе к корме. В случае, если конструкция судна не позволяет разместить кормовой огонь в диаметральной плоскости судна, этот огонь должен быть размещен как можно ближе к ней. Кормовые фонари допускается устанавливать как стационарно, так и временно с помощью специальных устройств и креплений.»;

15) пункты 9.15.2 и 9.15.3 изложить в следующей редакции:

«9.15.2 На нефтеналивных судах и судах, перевозящих опасные грузы, помимо носового и кормового флажштоков должна быть установлена мачта для несения красного кругового огня в соответствии с 9.12.3. Эта мачта должна быть оборудована средством для подъема дневных сигналов.

9.15.3 На нефтестанциях длиной более 50 м фонари устанавливаются в носу и в корме. Красный круговой фонарь следует устанавливать в соответствии с 9.12.3.»;

16) в главе 9.16:

а) пункты 9.16.1 и 9.16.2 изложить в следующей редакции:

«9.16.1 Свисток и сирена должны устанавливаться таким образом, чтобы никакие части конструкции судна не препятствовали распространению звука и не снижали его силы и чистоты.

Высота установки свистка должна быть не менее 2,5 м над самой верхней от борта до борта палубой, и не менее чем на 0,5 м выше надстроек и других конструкций на этой палубе (кроме мачт и дымовых труб), которые могли бы мешать распространению звука.

Свисток и сирена на судах длиной менее 25 м должны устанавливаться не ниже крыши рулевой рубки (или непосредственно на ней).

Уровень звукового давления сигнала свистка или sireны в местах прослушивания звуковых сигналов, например в рулевой рубке встречного судна, не должен превышать 110 дБ(А).

9.16.2 Если свисток направленного действия является единственным свистком на судне, он должен быть установлен так, чтобы звук максимальной силы был направлен строго вперед.

Уровень звукового давления, создаваемый свистком направленного действия в любом направлении в горизонтальной плоскости в пределах $\pm 45^\circ$ от направления звука максимальной силы, не должен быть ниже, чем на 4 дБ предписанного уровня звукового давления на основном направлении. Во всех остальных направлениях в

горизонтальной плоскости уровень звукового давления не должен снижаться более чем на 10 дБ по сравнению с предписанным уровнем звукового давления на основном направлении, при этом дальность слышимости в любом направлении должна быть не менее половины дальности слышимости на основном направлении. Уровень звукового давления должен измеряться в той 1/3-октавной полосе, которая определяет дальность слышимости.»;

б) дополнить пунктом 9.16.5 в следующей редакции:

«9.16.5 Если на судне устанавливаются два свистка с расстоянием между ними более 100 м, должны быть приняты конструктивные меры, чтобы эти свистки не действовали одновременно.

Если из-за препятствий звуковое поле одиночного свистка или одного из свистков имеет зону снижения уровня сигнала более чем установлено в 9.16.2 по сравнению с предписанным уровнем звукового давления на основном направлении, то следует устанавливать комбинированную звуковую систему с целью компенсации влияния этих препятствий. Комбинированная система должна рассматриваться как один свисток. Свистки комбинированной системы должны быть размещены на расстоянии не более 100 м друг от друга и устроены так, чтобы могли звучать одновременно. Частоты сигналов этих свистков должны отличаться между собой не более чем на 10 Гц.»;

17) абзац третий пункта 10.2.2 изложить в следующей редакции:

«Снабжение судов классов «М-СП», «М-ПР» и «О-ПР» навигационным секстаном, хронометром, кренометром и электронным кренометром осуществляется в соответствии с табл. 1.3.7 ч. VIII Правил.».

5. В части VI:

1) таблицу 4.2.1 изложить в следующей редакции:

Т а б л и ц а 4.2.1

Время работы аварийного источника

Типы судов	Класс судна	Время работы, ч, не менее
1. Пассажирские и грузопассажирские	«М»	6
	«О», «Р», «Л»	3
	«Л»	
2. Сухогрузные, нефтеналивные, буксиры, толкачи, суда технического флота, рыбопромысловые	«М», «О», «Р», «Л»	3
3. Несамоходные суда, основным источником электрической энергии на которых является береговой источник	«М», «О», «Р», «Л»	1
4. Остальные суда, не перечисленные в п. 1 – 3, в т ч. несамоходные	«М»	3
	«О», «Р», «Л»	1

2) в таблице 4.5.1:

а) пункт 5.1 изложить в следующей редакции:

5.1 Средства радиосвязи, указанные в разд. 3 ч. VII Правил.

+

+¹

б) дополнить сноской 1 следующего содержания:

«¹ Питание от аварийного переходного (кратковременного) источника энергии должны получать средства связи, указанные в 3.1.2 и 3.2.1.3 ч. VII Правил.»

3) главу 6.7 дополнить пунктом 6.7.12 в следующей редакции:

«6.7.12 Для защиты персонала от поражения электрическим током должны применяться устройства защитного отключения (УЗО). При этом должны выполняться следующие требования:

.1 УЗО должны устанавливаться в цепях питания розеток (штепсельных соединений) для питания переносного электрооборудования и розеток для питания бытового и хозяйственного оборудования в жилых, хозяйственных и служебных помещениях;

.2 допускается объединять розеточную сеть в группы;

.3 номинальный ток срабатывания для групповых линий, питающих розеточные сети, должен быть не более 30 мА. Номинальный ток срабатывания для отдельных (одиночных) линий розеток должен быть 10 – 30 мА;

.4 УЗО должны быть защищены от короткого замыкания путем применения автоматических выключателей или предохранителей;

.5 УЗО должно отключать как фазный, так и нулевой рабочие проводники.»;

4) в главе 10.7:

а) пункт 10.7.5 изложить в следующей редакции:

«10.7.5 На судах, у которых фонари подключены к аккумуляторной батарее, работающей параллельно с зарядным агрегатом на ходовом режиме судна, резервное питание щита сигнально-отличительных фонарей допускается не предусматривать.

На самоходных судах допускается питание сигнально-отличительных фонарей от собственного источника энергии, который должен обеспечивать бесперебойную работу сигнально-отличительных фонарей без подзарядки не менее 12 ч, при этом резервное питание (от аварийного источника) допускается не предусматривать.»;

б) пункт 10.7.7 дополнить абзацем пятым в следующей редакции:

«На самоходных судах допускается не предусматривать световую и звуковую сигнализацию, если расположение сигнально-отличительных фонарей обеспечивает их видимость из рулевой рубки судна-буксировщика или с поста несения вахты.»;

в) дополнить пунктом 10.7.10 в следующей редакции:

«10.7.10 На самоходных судах допускается установка временных сигнально-отличительных фонарей с питанием как от собственного источника, так и от сети освещения, при этом источник питания

«³Если на судне установлена только главная УКВ-радиотелефонная станция, то диапазон ее частот должен быть 300,025 – 300,500 и 336,025 – 336,500 МГц.»;

4) пункт 3.1.2 изложить в следующей редакции:

«3.1.2 Главная УКВ-радиотелефонная станция, ПВ/КВ-радиостанция и судовая земная станция подвижной спутниковой службы, установленная вместо ПВ/КВ-радиостанции, должны кроме основного питания от судовой сети получать питание от судового аварийного источника энергии. Если судовым аварийным источником энергии является аварийный дизель-генератор, то это оборудование также должно быть обеспечено питанием от ава-

риального переходного (кратковременного) источника энергии.

6. В части VII:

1) пункт 1.2.1 дополнить подпунктом 36 в следующей редакции:

«36 Персональный радиобуй (ПРБ) — портативный аварийный радиобуй (АРБ) для персонального использования.»;

2) пункт 2.1.2 дополнить абзацем третьим в следующей редакции:

«Установка указанного в настоящем пункте радиооборудования не требуется на самоходных судах с экипажем или специальным персоналом на борту, постоянно эксплуатируемых у берега и пришвартованных к нему, подключенных к сети стационарной проводной телефонной связи общего пользования или технологической сети связи, присоединенной к сети связи общего пользования. Если эти суда участвуют в швартовных и других специальных операциях с другими судами, то они должны быть оснащены портативной (носимой) УКВ-радиотелефонной станцией, имеющей в своем комплекте средства для зарядки аккумуляторов от судовой сети.»;

3) сноску 3 таблицы 2.1.1 изложить в следующей редакции:

риального переходного (кратковременного) источника энергии.

При расчете емкости аварийной аккумуляторной батареи должны быть учтены требования 3.2.5 настоящей части и 4.2.1 ч. VI Правил.»;

5) подпункт 3 пункта 3.2.1 изложить в следующей редакции:

«3 командное трансляционное устройство, главная УКВ-радиотелефонная станция, а также ПВ/КВ-радиостанция или судовая земная станция, установленная

вместо ПВ/КВ-радиостанции, которые не являются радиооборудованием ГМССБ, должны быть обеспечены питанием от аварийного переходного (кратковременно) источника электрической энергии, если

15. Главная УКВ-радиотелефонная станция ⁵	+	+	—	—
16. ПВ/КВ-радиостанция ⁵	+	+	—	—
17. Судовая земная станция подвижной спутниковой службы ⁵	+	+	—	—

7) В разделе 6:

а) главу 6.12 изложить в следующей редакции:

«6.12 СУДОВАЯ ЗЕМНАЯ СТАНЦИЯ (СЗС) ПРИЗНАННОЙ ПОДВИЖНОЙ СПУТНИКОВОЙ СЛУЖБЫ

6.12.1 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна отвечать техническим стандартам, установленным поставщиком услуг подвижной спутниковой службы, которая признана Международной морской организацией (ИМО), и иметь сертификат этого поставщика для работы в ГМССБ с целью обеспечения эксплуатационной надежности.

6.12.2 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна быть способна автоматически опознавать приоритет сообщений в направлениях судно-судно, судно-берег и берег-судно и должна обрабатывать их в соответствии с приоритетом сообщений, как определено в Регламенте радиосвязи. Порядок обработки таких сообщений должен быть следующим:

- .1 бедствие;
- .2 срочность;
- .3 безопасность;
- .4 другие сообщения.

6.12.3 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна выводить визуальную информацию или иным образом сообщать о невозможности распознать или установить контакт со спутниками подвижной спутниковой системы в течение одной минуты.

такой источник в соответствии с разд. 4 ч. VI Правил имеется на судне;»;

б) пункты 15, 16, 17 таблицы 3.2.1 изложить в следующей редакции:

6.12.4 Интерфейс СЗС признанной подвижной спутниковой службы для связи с другим оборудованием должен отвечать требованиям международных стандартов группы IEC 61162.

6.12.5 Если СЗС признанной подвижной спутниковой службы входит в состав интегрированной системы связи (ИСС), интегрированной навигационной системы (ИНС), интегрированной навигационной системы судового мостика или подключена к навигационной системе, это не должно препятствовать выполнению этими системами или самой СЗС функций ГМССБ.

6.12.6 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна обеспечивать передачу на навигационные дисплеи сообщений РГВ, включая информацию ИБМ.

6.12.7 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна либо предусматривать интегрированное с ней электронное оборудование для определения местоположения, либо иметь интерфейс для корректировки местоположения судна.

6.12.8 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна обеспечивать интерфейс для передачи информации об идентификаторе и местоположении судна из полученного ретранслируемого оповещения о бедствии на навигационные дисплеи для того, чтобы обеспечить графическое отображение и возможную связь с имеющейся информацией о цели.

6.12.9 Изменение идентификатора СЗС признанной подвижной спутниковой

службы не должно быть возможным с помощью оборудования, которое не является частью СЗС признанной подвижной спутниковой службы.

6.12.10 В СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна иметься возможность передачи оповещений/сигналов о бедствии в любое время. Должна иметься возможность передачи оповещений/сигналов о бедствии в то время, когда СЗС признанной подвижной спутниковой службы передает сообщения более низкого приоритета и/или когда она получает сообщения любого уровня приоритета путем отмены этих сообщений.

6.12.11 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна соответствовать требованиям 6.1.35, 6.1.38, 6.1.39.

6.12.12 В передаваемых оповещениях о бедствии должна содержаться информация о СЗС признанной подвижной спутниковой службы, ее местоположении и времени на момент определения местоположения.

6.12.13 При передаче ложного оповещения/сигнала о бедствии должна быть предусмотрена возможность передачи сообщения об отмене этого оповещения/сигнала. Такая отмена не должна осуществляться путем прекращения подачи питания на СЗС признанной подвижной спутниковой службы и/или путем выключения СЗС признанной подвижной спутниковой службы оператором.

6.12.14 В СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна быть предусмотрена возможность проведения проверки/испытания передачи сигнала/сообщения, которые предусмотрено передавать в случае бедствия, без фактической передачи оповещения о бедствии/вызова бедствия.

6.12.15 Должна быть предусмотрена подача звукового сигнала и визуальная индикация в месте, откуда осуществляется управление судном, для оповещения о получении сообщения о бедствии или срочного сообщения РГВ. Отключение этой индикации должно осуществляться только

вручную и только на том месте, где сообщение отображается на дисплее или распечатано. Звуковые сигналы в случае бедствия или срочного сообщения должны подаваться повторно до тех пор, пока они не будут отключены вручную.

6.12.16 Для представления полученных оповещений о бедствии/ вызовов бедствия и срочных вызовов, для которых предусмотрено отображение их в виде текста, должно быть предусмотрено следующее оборудование или интерфейс:

.1 встроенное печатающее устройство; или

.2 специально выделенное устройство отображения (дисплей), принтер для вывода на печать (в случае отсутствия принтера отображающее устройство должно располагаться в месте, откуда осуществляется управление судном) и постоянная память для сообщений; или

.3 подключение к навигационной системе и постоянная память для сообщений.

6.12.17 Звуковые сигналы должны срабатывать в случае приема:

.1 оповещения/вызовы бедствия или ретранслируемого оповещения/вызовы бедствия;

.2 срочного вызова и сообщения.

6.12.18 СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна получать информацию ИБМ для районов NAVAREA/METAREA и районов береговых предупреждений, а также различных классов сообщений:

.1 если судно в рейсе находится в районе NAVAREA/METAREA или на удалении 300 морских миль за пределами района NAVAREA/METAREA;

.2 для запланированного рейса;

.3 для установленного местоположения.

Должны быть предусмотрены дополнительные средства для фильтрации полученной ИБМ на основании кодов NAVAREA/METAREA и районов при-

брежных предупреждений, а также различных классов сообщений.

6.12.19 В СЗС признанной подвижной спутниковой службы должна быть предусмотрена возможность получать и фильтровать ретранслируемые сообщения о бедствии и срочные сообщения в соответствии с районом, определенным в сообщении РГВ, и местоположением судна.

6.12.20 Полученные сообщения РГВ, для которых предусмотрен текстовый формат, должны выводиться в соответствии с 6.12.16.

6.12.21 Если используется специально выделенное устройство отображения (дисплей) или подключение к навигационной системе, они должны отвечать следующим требованиям:

.1 отображать не менее 16 строк по 40 знаков при постоянной памяти не менее 255 сообщений по 1023 знака;

.2 уведомление о вновь полученных неподтвержденных сообщениях должно незамедлительно отображаться до тех пор, пока их прием не будет подтвержден;

.3 устройство отображения должно иметь такую конструкцию и размер, чтобы отображаемая информация легко читалась при любых условиях пользователями при обычных рабочих расстояниях и углах зрения.

6.12.22 Если используется печатающее устройство, оно должно отвечать следующим требованиям:

.1 печатающее устройство должно печатать знаки в соответствии со стандартом Международного справочного алфавита (IRA). Другие знаки могут использоваться факультативно в соответствии со стандартом ИСО 2022 и Рекомендацией Международного союза электросвязи Т.50 МСЭ-Т;

.2 печатающее устройство должно печатать не менее 40 знаков в строке;

.3 должны быть предусмотрены средства для защиты от повторной печати сообщения после того, как оно было получено без ошибок;

.4 любые сообщения должны отображаться или распечатываться независимо от количества ошибок в знаках при их получении. При получении искаженного знака должна выводиться на печать «звездочка» (символ «*») или нижнее подчеркивание (символ «_»);

.5 состояние «мало бумаги» должно вызывать срабатывание предостерегающей сигнализации.

6.12.23 Для отображения на другом подключенном устройстве или интегрированной системе полученных сообщений РГВ, для которых предусмотрен текстовый формат для чтения или визуальный формат для просмотра, должны выполняться требования 6.12.4 и 6.12.5.

6.12.24 Должны быть предусмотрены средства для автоматической корректировки местоположения судна и времени определения местоположения с помощью электронного оборудования определения местоположения, которое может входить в состав основного оборудования.

6.12.25 Для обеспечения в СЗС признанной подвижной спутниковой службы корректировки местоположения должны выполняться требования:

.1 состояние определения местоположения должно быть видимым для оператора (например, автономный или ручной, или автоматический режим);

.2 если при автоматическом режиме обновления данных о местоположении в течение 10 мин обновление не производится, должно срабатывать предостережение, которое должно сниматься при получении новых данных о местоположении;

.3 в оборудовании должны быть предусмотрены средства для ручного ввода данных о местоположении судна и времени определения местоположения;

.4 если после ввода данных вручную о местоположении судна прошло более 4 ч, должно срабатывать предостережение, которое должно сниматься при вводе или получении новых данных о местоположении;

.5 если данные о местоположении судна не обновлялись в течение более 24 ч, то это положение должно в соответствии с 6.1.37 идентифицироваться с указанием даты и временем фиксации местоположения в UTC (всемирное координированное время) для включения его в оповещение о бедствии.

6.12.26 При переключении питания СЗС признанной подвижной спутниковой службы с одного источника на другой или при любом прекращении подачи электроэнергии продолжительностью до 60 с не должно требоваться повторного включения оборудования вручную, не должно происходить потери сохраненных в памяти полученных сообщений и это не должно приводить к неисправности оборудования при восстановлении питания.

6.12.27 Снаружи защитного колпака антенны или антенны (если в конструкции антенны не предусмотрен защитный колпак) должна быть размещена информация с указанием расстояния, при котором уровни радиации составляют 100 Вт/м², 25 Вт/м² и 10 Вт/м². Эти значения также должны быть указаны в руководстве (инструкции по эксплуатации) для пользователя.»;

б) главу 6.14 дополнить пунктом 6.14.10 в следующей редакции:

«6.14.10 АРБ, устанавливаемые на суда с 01.07.2022, должны соответствовать следующим требованиям:

.1 обеспечивать передачу оповещения о бедствии, включая кодированную информацию о местоположении от приемника ГНСС на спутники, оснащены поисково-спасательным оборудованием или ретранслятором на частоте 406 МГц;

.2 быть автоматического свободно-всплывающего типа. Оборудование и устройство отделения должны быть работоспособными, а устройство для их крепления обеспечивать крепление в условиях воздействия механических и климатических факторов в соответствии с 6.1.1.;

.3 соответствовать требованиям 6.1.1, 6.13.2, 6.13.3.2 – 6.13.3.12, 6.13.4, 6.13.5, 6.13.6.1 – 6.13.6.3, 6.13.6.6 – 6.13.6.8, 6.13.10 – 6.13.12, 6.14.2 – 6.14.5 и 6.14.7 – 6.14.9;

.4 индивидуальный опознавательный код радиобуя должен быть частью всех сообщений, передаваемых на частоте 406 МГц;

.5 иметь в своем составе приемник ГНСС для определения местоположения и индикатор удовлетворительного/неудовлетворительного приема сигнала ГНСС;

.6 иметь в своем составе АИС, которая должна получать от приемника ГНСС сигнал о местоположении;

.7 при включенном АРБ определение его местоположения ГНСС должно корректироваться с периодичностью не более 5 мин. При первой передаче в сообщении АИС откорректированного местоположения погрешность между сообщением и действительным положением не должна превышать 30 м при скорости дрейфа АРБ 3 уз;

.8 технические характеристики передаваемого сигнала и формат сообщения должны соответствовать требованиям документа C/S T.001 или C/S T.018 системы КОСПАС-САРСАТ;

.9 порядок передачи сигнала привода на частоте 121,5 МГц и сигнала АИС должен соответствовать требованиям Резолюции ИМО MSC.471(101).»;

в) дополнить главой 6.25 в следующей редакции:

«6.25 ПЕРСОНАЛЬНЫЙ РАДИОБУЙ (ПРБ)

6.25.1 ПРБ должен:

.1 соответствовать требованиям 6.13.3.2, 6.13.3.5, 6.13.3.6, 6.13.3.9, 6.13.3.11, 6.13.3.12, 6.13.4.1, 6.13.4.4, 6.14.1, 6.14.2, 6.14.4, 6.14.8 и 6.14.9;

.2 иметь в своем составе передатчик для передачи приводного сигнала на частоте 121,5 МГц для целей привода и определения местоположения в районе бедствия, а также может быть оснащен вспомогательными

приводными передатчиками для передачи других приводных сигналов в соответствии с национальными стандартами;

.3 обладать массой не более 0,5 кг и приводиться в действие неподготовленным для этого человеком;

.4 иметь для защиты его электрических частей конструкцию, водонепроницаемую на глубине до 1 м в течение не менее 30 мин;

.5 выдерживать перепад температуры не менее 30 °С при его погружении;

.6 иметь положительную плавучесть;

.7 сохранять работоспособность при падении на твердую поверхность с высоты 1 м, а в воду — с высоты 10 м;

.8 иметь ремень (ремешок) для крепления на корпусе человека и/или на запястье.

6.25.2 ПРБ может иметь дополнительное оборудование и опции, допускаемые КОСПАС-САРСАТ к применению.

6.25.3 Источник питания должен иметь емкость, необходимую для обеспечения работы ПРБ в течение не менее 24 ч.

6.25.4 На наружной части корпуса ПРБ должна быть размещена маркировка, содержащая следующую информацию:

.1 идентификатор;

.2 диапазон рабочих температур;

.3 минимальную длительность непрерывной работы;

.4 дополнительные данные (при необходимости).

6.25.5 Воздействие механических и климатических факторов, указанных в 6.1.1 и 6.2.1, не должно нарушать работоспособность ПРБ.

6.25.6 Проверки подтверждения работоспособности ПРБ должны проводиться компетентной организацией, признанной Речным Регистром, не реже 1 раза в год. По результатам проверки должен быть оформлен документ, подтверждающий его исправное техническое состояние.».

7. В части VIII:

1) таблицу 1.3.7 дополнить пунктом 20 следующего содержания:

20. Кренометр	1	1	1	1	1	На судах, оснащенных РДР, требуется устанавливать электронный кренометр.
---------------	---	---	---	---	---	--

2) пункт 3.3.12 изложить в следующей редакции:

«**3.3.12** Магнитный компас с электрической дистанционной передачей показаний должен соответствовать требованиям 3.3.2 – 3.3.10, обеспечивать передачу информации о курсе навигационному оборудованию и на репитеры.».

8. В части IX:

Главу 3.13 дополнить пунктом 3.13.2 в следующей редакции:

«**3.13.2** К судам-площадкам и судам, перевозящим грузы на палубе, предназначен-

ным для перевозки опасных грузов в количествах, не превышающих ограничения, указанные в 7.1.4.1.1 и 7.1.4.1.2 Правил, прилагаемых к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), требования 3.1.1 и 3.10 – 3.12 не применяются.».

9. В части X:

1) Пункт 8.1.2 изложить в следующей редакции:

«**8.1.2** Неразрушающий контроль сварных швов может выполняться:

.1 путем внешнего их осмотра (визуальный контроль);

.2 магнитопорошковым методом (магнитопорошковый контроль);

.3 капиллярным методом (капиллярный контроль);

.4 радиографическим методом (радиографический контроль, рентгено- или гаммаграфирование);

.5 ультразвуковым методом (ультразвуковой контроль);

.6 в ходе и по результатам испытаний на непроницаемость.

Допускается применение других методов контроля в соответствии с ГОСТ Р 56542.

Применение конкретного метода неразрушающего контроля устанавливается в технической документации проекта в зависимости от конструкции и типа сварного соединения.

Неразрушающий контроль осуществляется в соответствии с требованиями национальных стандартов¹ или с использованием методик, согласованных с Речным Регистром.

Если предусмотрена термическая обработка сварных узлов, окончательный неразрушающий контроль сварных соединений производится после ее завершения.

При сварке стали высокой прочности и конструкций сложной формы (например, соединений грузовых мачт, колонн) неразрушающий контроль должен выполняться не ранее чем через 72 ч после окончания сварки.

Неразрушающий контроль сварных швов должен проводиться признанными Речным Регистром лабораториями.».

2) Сноску 1 к пункту 8.1.2 изложить в следующей редакции:

«¹ ГОСТ 14782, ГОСТ 7512, ГОСТ 18442, ГОСТ 21105, ГОСТ Р ИСО 17637».

10. Неточности и опечатки, замеченные в pdf-издании ПКПС от января 2021 г., исправить в соответствии со следующей таблицей:

Стр. издания		Колонка, строка	Напечатано	Следует читать
книжн.	PDF			
185, т. 3	883	Прав., 17-я сн. Одна, 23-я сн.	См. также 5.6.29 ч. II Правил. плавания, а на судах внутреннего плавания только при наличии аварийного дизель-генератора)	См. также 5.6.28 ч. II Правил. плавания и, при наличии аварийного дизель-генератора, на судах внутреннего плавания)
—	1110			
—	1220	Лев., 3-я сн.	где отсутствуют	в котором отсутствуют
—	1220	Пр., 7-я св.	где отсутствуют	в котором отсутствуют
—	1233	Лев., 26-я сн.	с классом излучения класса G3E (F3)	с классом излучения G3E (F3)
—	1262	Одна, 2-я св.	Нормы навигационного оборудования судов классов «М», «О», «Р» и «Л»	Нормы снабжения навигационным оборудованием судов классов «М», «О», «Р» и «Л»
—	1262	Одна., 6-я сн.	оснащаются им с картушкой	оснащаются последним с картушкой