



Минтранс России  
Федеральное автономное учреждение  
«Российский Речной Регистр»  
(РЕЧНОЙ РЕГИСТР)  
**Западно-Сибирский филиал  
Российского Речного Регистра**

а/я 33, Новосибирск, 630051  
Телефон:(383) 363-84-70; факс:(383) 363-91-70  
E-mail: zsf@rivreg.ru, zsfr@ngs.ru  
Сайт: www.rivreg.ru  
ИНН 7719037972, КПП 540143001  
ОКПО 03145395, ОГРН 1027739457954

22.11.2017 № ЗСФ- 25.3-2361  
На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителю ФБУ «Администрация  
Обского БВП» и руководителям филиалов

Генеральным директорам  
акционерных обществ

Руководителям судоходных компаний

Владельцам флота

Проектным организациям

Всем экспертам ЗСФ РРР

Уважаемые коллеги!

В дополнение к основным требованиям, изложенным в судовых документах, Западно-Сибирский филиал Российского Речного Регистра предлагает выполнить ряд мероприятий, направленных на обеспечение стандарта технической безопасности судов в навигацию 2018 года и своевременную сдачу судов в эксплуатацию после судоремонта.

При этом направляем «Требования Западно-Сибирского филиала Российского Речного Регистра на зимний судоремонт 2017- 2018гг.»

Настоящий документ имеет своей целью обратить Ваше внимание на некоторые положения Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, требования Правил Российского Речного Регистра, директивных указаний Минтранса России и Главного управления Российского Речного Регистра, которые необходимо выполнить до ввода судов в эксплуатацию в навигацию 2018 года, а также содержит разъяснения филиала по некоторым процедурным вопросам взаимодействия.

С уважением,  
Директор Западно-Сибирского филиала

В.А. Макаров



**ТРЕБОВАНИЯ**  
*Западно-Сибирского филиала  
Российского Речного Регистра  
на зимний судоремонт  
2017-2018 г.г.*



г. Новосибирск  
2017

## 1. Об изменениях в нормативных документах

1.1 Правила Российского Речного Регистра издания 2015 года изданы в пяти томах.

По вопросам приобретения Правил РРР необходимо обращаться в Главное управление РРР. Заказ Правил можно оформить на официальном сайте РРР: [www.rivreg.ru](http://www.rivreg.ru). Заявки направляются в электронном виде на адрес [post@rivreg.ru](mailto:post@rivreg.ru), справки по тел. (495) 366-03-00 (доб. 054).

1.2 С 23.03.2017 года вступили в силу "Правила классификации и освидетельствования плавучих объектов" (ПКПО), утвержденные приказом ФАУ "Российский Речной Регистр" от 17.03.2017 № 35-п.

1.3 С 24.10.2016 года вступило в действие "Руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов" Р.044-2016, утвержденное приказом ФАУ "Российский Речной Регистр" от 21.10.2016 № 74-п

1.4 С 04.12.2016 года вступило в действие Руководство Р.017-2006 "Технические предписания по классификации, постройке и освидетельствованию прогулочных судов", утвержденное приказом ФАУ "Российский Речной Регистр" от 29.11.2016 № 81-п.

## 2. Общие требования

2.1 С целью своевременного и качественного проведения судоремонта в межнавигационный период 2017 – 2018гг., а также своевременного выхода судов в навигацию 2018 года, филиал рекомендует судовладельцам, организациям, осуществляющим ремонт, модернизацию и переоборудование судов, и экспертам Речного Регистра в течение всего периода регулярно проводить совместные совещания для обсуждения поэтапного выполнения требований настоящего документа, а также решения других производственных вопросов, относящихся к компетенции Речного Регистра.

2.2 С целью повышения стандарта безопасности эксплуатирующегося флота с классом РРР, филиал рекомендует всем судовладельцам и судоходным компаниям организовать изучение действующих Правил РРР, как для менеджеров судоходных компаний, так и для командного состава судов.

2.3 Для исключения в навигацию 2018 года случаев транспортных происшествий и аварийных повреждений судов, связанных с нарушением правил технической эксплуатации судов, инструкций по эксплуатации, а также по причинам незнания или невыполнения членами судовых экипажей требований этих и других нормативных документов, филиал рекомендует:

– проверить наличие на судах необходимых правил, инструкций и других документов, определяющих порядок эксплуатации, а также сроки и объемы технического обслуживания судовых механизмов и оборудования;

- организовать дополнительное изучение экипажами судов и персоналом организаций, производящих обслуживание и ремонт флота, требований правил и инструкций по технической эксплуатации.

## 3. Об освидетельствовании судов в эксплуатации

3.1 В соответствии с требованиями пункта 31 Положения о классификации и об освидетельствовании судов, освидетельствование судов, за исключением освидетельствования в аварийных случаях, осуществляется по предварительным заявкам, направляемым не менее чем за десять дней до предлагаемой даты проведения освидетельствования.

3.2 Дефектация металлических корпусов судов и оформление результатов дефектации при очередных, доковых, внеочередных освидетельствованиях должны осуществляться в строгом соответствии с *"Методическими указаниями по определению технического состояния металлических корпусов"* (Приложение 2 ПОСЭ).

3.3 При предъявлении судов к освидетельствованиям экспертам Речного Регистра должны представляться судовые документы Речного Регистра (акты, свидетельства) в полном составе, начиная с акта первоначального освидетельствования после постройки.

При отсутствии полного пакета документов, либо некоторых актов (свидетельств), в межнавигационный период документы необходимо восстановить, обратившись в управление филиала.

**3.4** В соответствии с решениями Главного управления РРР (п. 1.9 "Протокола совещания РРР..." от 18.07.2011 г. № 08) к актам освидетельствований, направляемым в филиал, необходимо прикладывать копии документов судовладельца о пригодности судна к эксплуатации (пункты 23, 32, 33 Положения о классификации и об освидетельствовании судов, пункт 1.3.6 ПОСЭ), а также документов и актов, предъявляемых экспертам РРР, выполненных организациями, имеющими свидетельство о признании, о техническом состоянии элементов судна (акты ОТК, протоколы испытаний, акты дефектации и т.п.).

С целью сокращения времени на оформление документов Регистра по результатам освидетельствований, рекомендуется на этапе освидетельствования представлять экспертам Регистра копии перечисленных документов

**3.5** В соответствии с п. 1.14 Протокола совещания РРР от 27.03-30.03.2012 г. № 01, на основании п. 33 "Положения о классификации и об освидетельствовании судов" в ходе освидетельствований судов эксперты обязаны проверять наличие актуализированных экземпляров судовой эксплуатационной документации (принятой к сведению ответственными судоводителями под роспись), в том числе:

- чертежей общего расположения;
- общесудовой спецификации;
- информации об остойчивости и непотопляемости с приложениями;
- инструкции по загрузке, разгрузке и балластировке;
- формуляров и эксплуатационной технической документации на судовые технические средства.

По части электрического оборудования перечень эксплуатационной документации приведен в пункте 1.2.1 части VI ПКПС.

С целью исключения простоя судов по причине отсутствия требуемых эксплуатационных документов, филиал рекомендует в межнавигационный период провести ревизию имеющейся документации, и в случае отсутствия каких-либо документов на судах, принять меры к их восстановлению.

**3.6** Демонтировать на судах неprojektное оборудование (бытовые газовые установки, водогрейные котлы, форсунки, электрические нагревательные приборы и т.п.), восстановить переоборудованные помещения согласно проекта, либо разработать техническую документацию и согласовать с РРР. Суда, с установленным на них неprojektным оборудованием, либо переоборудованные без согласованного с Речным Регистром проекта, в навигацию 2017 года будут признаны негодными к плаванию.

**3.7** До начала навигации 2018 года на всех судах, плавучих объектах, в том числе, секциях наплавных мостов, плавучих кранах и пр., проверить нанесение грузовых марок и реек осадок на соответствие проектной документации и требованиям Правил РРР.

### **3.8** О регистрационных номерах судов

В соответствии с требованиями пункта 2.2.5 ПОСЭ:

*"Присвоенный судну регистрационный номер наносится на корпус судна (в верхней части форпиковой переборки в районе диаметральной плоскости со стороны форпика или в другом видном месте, мало подверженном износам и повреждениям).*

*На металлических судах он должен быть выбит, накернен или наплавлен, на пластмассовых — изготовлен из пластмассы и наклеен, на деревянных — вырезан или выжжен.*

*Место нанесения регистрационного номера указывается в акте первоначального освидетельствования".*

1. Нанесение регистрационного номера на какие-либо дублирующие листы, наваренные на основные конструкции судна (например, на переборку форпика) Правилами не предусматривается, а, следовательно, не допускается.

2. Место нанесения нового регистрационного номера при его изменении должно согласовываться с филиалом.

3. Регистровый номер должен состоять из шести цифр. В случае если при постройке судна ему присваивался регистровый номер, состоящий из меньшего количества цифр, в начале номера должны добавляться "0" в необходимом до шестизначного номера количестве.

4. Согласно инструкции по заполнению документов РРР И.012-2015 п. 4.1.14.2 в акте первоначального освидетельствования указывается место расположения на корпусе регистрационного судна.

### **3.9 О разовых перегонах**

С целью обеспечения безопасности разовых перегонов судов через неустановленные районы плавания, в навигацию 2018 года следует руководствоваться следующим:

1. Разовые перегоны, совершаемые с коммерческими целями (перевозка грузов и/или пассажиров, буксировка других судов и составов и т.п.), не допускаются.

2. К разовым перегонам через внутренние водные бассейны повышенных разрядов могут быть допущены только суда, совершающие перегон с целью передислокации к новому месту эксплуатации, ремонта, и т.п. при наличии официального согласования возможности перегона с филиалом.

3. Возможность разовых перегонов через морские районы разрядов "М-ПР", "М-СП" и неклассифицированные морские районы, а также проекты перегонов, согласовываются исключительно Главным управлением РРР, либо филиалом по его поручению.

4. Требования по подготовке судов к разовым перегонам изложены в главе 2.11 ПОСЭ и "Положении о разовых перегонах судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания вне установленных районов морем и по трассам Северного морского пути", утв. 09.07.1996 г.

5. При разработке проектов разовых перегонов особое внимание следует уделять обеспечению герметичности контура корпуса судна, остойчивости, непотопляемости, а также прочности закрытий отверстий в корпусе и надстройках.

6. Наличие проекта перегона для судов район плавания, которых существенно отличается от предусмотренного Правилами РРР для класса судна или если судно внутреннего плавания перегонается морем, рассмотренного и согласованного с РРР в установленном порядке – обязательно. Использование разработанных и согласованных проектов перегонов более чем годичной давности рассматривается только при наличии дополнительных расчетов и обоснований с заключением проектной организации – автора проекта.

7. Разовый перегон несамоходных судов необходимо осуществлять судами, назначение которых предусматривает выполнение данных операций (буксиры, ледоколы, специализированные суда, оборудованные устройствами для буксировки).

**3.10** Действие судовых документов Речного Регистра, приостанавливается в следующих случаях (пункт 2.16.2 ПОСЭ):

.1 после повреждений судна, без устранения которых не обеспечивается безопасность эксплуатации;

.2 в случае непредъявления судна к освидетельствованию в установленный срок;

.3 при осуществлении без предварительного согласования с Речным Регистром работ, связанных с конструктивными изменениями судна;

.4 при нарушении условий плавания, установленных в судовых документах;

.5 при невыполнении требований Правил и Речного Регистра;

Уведомление судовладельца о приостановлении действия судовых документов не требуется.

Для восстановления действия судовых документов судно предьявляется к освидетельствованию, в том числе после устранения причин, вызвавших приостановление действия судовых документов

**3.11** Согласно п. 2.6.2 ПОСЭ (третий абзац) освидетельствование корпуса для судов, допустивших нарушение района плавания или сезонных ограничений, установленных документами Речного Регистра, проводится в объеме очередного освидетельствования, освидетельствование остальных его элементов производится в объеме ежегодного .

**3.12** Действие судовых документов Речного Регистра прекращается в следующих случаях (п. 2.16.3 ПОСЭ):

- .1 при гибели или пропаже судна;
- .2 при утилизации (списании) судна;
- .3 в случае непредъявления судна к освидетельствованию более двух лет;
- .4 при переходе судна в класс другой организации по классификации.

**3.13** Суда, не предъявляемые к освидетельствованиям более двух лет (маломерные и прогулочные суда более пяти лет), снимаются с классификационного учета филиала.

-Период непредъявления отсчитывается от даты последнего предъявления судна к освидетельствованию.

-Основанием для сохранения на классификационном учете Речного Регистра судов, находящихся на холодном отстое и консервации, является предъявление их корпусов к внеочередным освидетельствованиям с периодичностью 1 раз в два года (для маломерных и прогулочных судов 1 раз в пять лет).

Основанием для сохранения на классификационном учете Речного Регистра судов, находящихся на ремонте, модернизации, переоборудовании и т.п., являются заключенные с филиалом договоры о техническом наблюдении за проводимыми работами.

**3.14** О лицах, получающих судовые документы и акты освидетельствования (проставляющих в них соответствующие подписи), оформляемых экспертами Речного Регистра при осуществлении классификации и освидетельствования судов.

Учитывая, что в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, судовые документы или акты освидетельствований судов выдаются судовладельцу, в случае передачи судовых документов или актов освидетельствований судов непосредственно "на руки", указанные документы должен получить и поставить в них, где предусмотрено соответствующей формой, подпись, непосредственно судовладелец или капитан соответствующего судна, который, в силу положений части 3 статьи 30 КВВТ РФ, является представителем судовладельца в отношении сделок, вызываемых нуждами судна, груза или плавания судна.

В случае получения документов иными лицами, последние должны иметь доверенность (и передать оригинал или её заверенную копию эксперту Речного Регистра или в управление филиала), выданную судовладельцем, уполномочивающую его от имени судовладельца на получение судовых документов или актов освидетельствований судов и проставление в них подписи о получении. В акте освидетельствования *«Акт получил, кроме должности, фамилии и подписи, указывать номер доверенности и доверенное лицо»*.

Помимо указанного, в заявку на освидетельствование судов можно вносить запись следующего содержания: *"Лицо, уполномоченное на получение судовых свидетельств и актов освидетельствований судна и проставление в них подписи о получении: \_\_\_Ф.И.О.\_\_\_\_"*. Заявка с подобной записью может быть подписана исключительно судовладельцем.

#### **4. О техническом наблюдении за постройкой, переоборудованием, модернизацией и ремонтом судов**

**4.1** О договорах о техническом наблюдении за постройкой, переоборудованием, модернизацией и ремонтом судов.

В соответствии с требованиями пункта 2.1.2 ПТНП все работы в рамках технического наблюдения, выполняются Речным Регистром по заявкам, на основании договоров с организациями, осуществляющими постройку, переоборудование, модернизацию и ремонт судов, а также изготавливающими материалы и изделия для судостроения и судоремонта, осуществляющими капитальный ремонт ДВС и пр.

В общем случае процедура оформления документов при техническом наблюдении выглядит следующим образом:

1. В филиал от организации направляется заявка на осуществление технического наблюдения. К заявке, в обязательном порядке, прикладывается перечень контрольных проверок объектов, подлежащих техническому наблюдению, подписанный представителем технической службы организации и экспертом Речного Регистра, а также справка с перечислением объемов предстоящих работ, оформляемая экспертом;

Перечень контрольных проверок объектов, подлежащих техническому наблюдению, должен составляться на основе **"Типового перечня контрольных проверок объектов и технологических операций, обязательных для предъявления филиалу"** (Приложение 4 ПТНП).

2. Проект договора направляется для подписания в организацию в двух экземплярах. После подписания один экземпляр договора возвращается в филиал.

3. Подписанный организацией договор с необходимыми приложениями (перечень контрольных проверок и т.п.), является основанием для осуществления технического наблюдения экспертом за выполнением работ на объекте.

4. На основании заключенного договора экспертом осуществляется техническое наблюдение в рамках подписанного перечня контрольных проверок, подписываются необходимые извещения о вызове эксперта на объект технического наблюдения, а по завершении работ на объект технического наблюдения оформляются и выдаются документы, предусмотренные договором.

**4.2** Не допускать приобретения и установки на суда оборудования, материалов, изделий, применения сварочных материалов, включенных в "Номенклатуру объектов технического наблюдения осуществляемого Речным Регистром" (Приложение 1 ПТНП) без сертификатов РРР.

С полным списком оборудования и изделий, выпускаемых под техническим наблюдением Речного Регистра, можно ознакомиться на сайте РРР: [www.rivreg.ru](http://www.rivreg.ru). В заявках на поставку судового оборудования, изделий, материалов и снабжения следует указывать обязательное наличие сертификата РРР.

#### **4.3 Свидетельства о допуске сварщика**

В соответствии с требованиями пункта 2.9.8 ПТНП Свидетельство о допуске сварщика теряет силу в следующих случаях:

.1 если в период действия Свидетельства сварщик не выполнял сварочных работ на объектах технического наблюдения Речного Регистра, указанных в Свидетельстве о допуске сварщика, более чем шесть месяцев подряд;

.2 если Речным Регистром в процессе технического наблюдения (запись в Извещении) установлено, что более 10% выполненных сварщиком сварных швов не удовлетворяют требованиям Правил.

Согласно пункта 2.9.9 подтверждением выполнения сварщиком работ, указанных в Свидетельстве, является запись на обороте Свидетельства руководителя сварщика или уполномоченного сотрудника работодателя, подтверждающая, что сварщиком за прошедшие полгода с даты внесения последней записи или выдачи Свидетельства выполнялись работы, указанные в Свидетельстве, в соответствии с требованиями Правил. Данная запись вносится каждые шесть месяцев.

Для получения нового Свидетельства сварщику следует пройти испытания на допуск согласно 2.9.2 – 2.9.7 ПТНП (п. 2.9.10 ПТНП).

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 23.06.2017 № 07-04-1421 при решении вопроса выдачи новых Свидетельств сварщикам, Свидетельства которых истекли, следует руководствоваться следующими указаниями:

Новое Свидетельство может быть выдано без проведения испытаний, при выполнении следующих условий:

– предоставления документальных подтверждений информации, указанной в записях, предусмотренных 2.9.9 ПТНП;

– предоставления результатов испытаний на обнаружение внутренних дефектов (радиографическая или ультразвуковая дефектоскопия) или результаты разрушающих испытаний швов, выполненных сварщиком. Требуется два или более испытания за последние шесть месяцев;

– сварные швы удовлетворяют требованиям к качеству, регламентируемым 8.3 части X ПКПС.

Новое Свидетельство может быть выдано на очередной срок без проведения испытаний, при выполнении вышеизложенных условий, не более двух раз подряд.

## **5. О системе управления безопасностью судов (СУБ)**

**5.1** Согласно статье 34.1 КВВТ РФ судовладельцы должны разработать и применять Систему управления безопасностью судов (СУБ).

Приказом Минтранса России от 11.09.2013 г. № 287, утверждены Правила разработки и применения СУБ.

Согласно требованиям статьи 34.1 КВВТ РФ:

- каждый судовладелец должен иметь документ о соответствии разработанной и применяемой им СУБ;

- на каждом судне с экипажем, за исключением маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов, должно быть Судовое свидетельство об управлении безопасностью.

Указанные документы (Документ о соответствии и Судовое свидетельство) выдаются Речным Регистром по результатам проверок, предусмотренных Правилами разработки и применения СУБ.

**5.2** На всех судах, предъявляемых к проверкам СУБ, филиал рекомендует провести проверку нанесения маркировки шпангоутов, водогазонепроницаемых и противопожарных закрытий, запорных устройств судовой вентиляции, трубопроводов и электроцитов на соответствие требованиям НБЖС РФ-86.

**5.3** С целью выполнения требований подпункта 14 пункта 1 статьи 34.1 КВВТ РФ судовладельцам необходимо провести проверку эффективности внедренной в организации системы управления безопасностью судов, провести анализ документации СУБ с ее последующей корректировкой (при необходимости).

**5.4** В соответствии с подпунктом 13 пункта 1 статьи 34.1 КВВТ РФ с целью поддержания в работоспособном состоянии механизмов, устройств, оборудования судов, необходимо предпринять меры по определению и документированию видов, периодичности, объемов и содержания технического обслуживания и ремонта судна, его механизмов, устройств и оборудования, в соответствии с требованиями нормативных документов и инструкциями по эксплуатации заводов-изготовителей.

Контроль периодичности проведения технического обслуживания будет проверяться при осуществлении проверок применения СУБ на судах.

**5.5** В соответствии с пунктом 1 статьи 39 КВВТ РФ обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами являются обязанностью судовладельцев.

Судовладелец для предотвращения загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения обязан разработать в отношении судна План чрезвычайных мер (далее План) по предотвращению такого загрязнения и обеспечить выполнение этого Плана в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Приказ Минтранса России от 18.03.2014 № 72 "Об утверждении Порядка разработки в отношении судна плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения и порядка выполнения этого плана" (далее Порядок) вступил в силу 25.07 2014.

Указанный Порядок применяется судовладельцем при разработке Плана для судов внутреннего водного транспорта, за исключением:

- судов, не являющихся нефтеналивными судами, валовой вместимостью менее 400;
- нефтеналивных судов валовой вместимостью менее 150;
- спортивных парусных судов;
- маломерных судов;
- прогулочных судов.

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 11.08.2014 № 17-03-1929 "О вступлении в силу Приказа Минтранса России от 18.03.2014 № 72" при проведении проверок СУБ на судах будет проверяться наличие указанного Плана и его выполнение.



## **6. Требования к судам определенных типов и классов**

**6.1** К доковому освидетельствованию должны предъявляться суда с классом "М-СП", "М-ПР", "О-ПР" (пункт 40 Положения о классификации и об освидетельствовании судов, пункт 2.5.1 ПОСЭ), вне зависимости от того, допущены ли они к плаванию в районах, соответствующих классу .

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 28.02.2017 № 07-01.11-352 срок следующего докового освидетельствования судов классов "М-СП", "М-ПР" и "О-ПР" (в том числе, судов, с ограничением районов плавания внутренними водными путями) должен быть установлен при ближайшем очередном освидетельствовании.

### **6.2 Об объемах дефектации судов при доковых освидетельствованиях**

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 09.11.2016 № 07-01.11-2201 дефектация судов при доковом освидетельствовании должна производиться в следующем порядке:

1. Проверка и дефектация элементов ДРК и донно-забортной арматуры.
2. Осуществление визуального контроля всех элементов основного корпуса судна, включая сварные швы.
3. Измерение обнаруженных в результате осмотра остаточных деформаций отдельных элементов корпуса.
4. Производство замеров остаточных толщин элементов в местах и на участках, техническое состояние которых вызывает сомнение.

К таким местам следует отнести участки с нарушением целостности конструкций (с признаками водотечности и грузотечности), потерей общей прочности, недопустимыми местными деформациями, коррозионными и механическими износами. Кроме того, необходимо убедиться в отсутствии прогрессирующих износов по отношению к износам, зафиксированным при очередном освидетельствовании.

**6.3** Пункт 2.3.6 ПОСЭ (абзац второй): *"Для определения технического состояния корпусов с целью возобновления или восстановления класса судов классов "М-СП", "М-ПР", "О-ПР" возрастом 15 лет и более независимо от типа судна и его длины судовладельцем предоставляются Речному Регистру обоснования достаточной их общей порочности на последующий пятилетний или заявленный судовладельцем меньший срок".*

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 15.06.2017 № 07-01.11-1338 по судам классов "М-СП", "М-ПР" и "О-ПР" возрастом старше 15 лет, при очередных освидетельствованиях допускается не предоставлять расчеты прочности на последующий пятилетний период, при условии установления ограничений в документах Речного Регистра по ветро-волновому режиму, району и сезону плавания, соответствующих внутренним водным путям.

**6.4** В соответствии с требованиями пункта 9.3.9 части I ПКПС на судах классов "М-СП", "М-ПР", "О-ПР", "М", "О", "Р" спасательные иллюминаторы, расположенные в помещениях для пассажиров ниже палубы надводного борта, должны быть оборудованы автоматической сигнализацией, выведенной в рулевую рубку предупреждающей, что указанные иллюминаторы открыты.

Согласно требованиям пункта 5.6.26 (абзац шестой) части II ПКПС на пассажирских судах классов "М-СП", "М-ПР", "О-ПР", "М", "О" и "Р" бортовые иллюминаторы, расположенные в помещениях ниже палубы надводного борта, кроме спасательных, должны быть глухого типа (неоткрывающиеся), или должны иметь конструкцию, обеспечивающую их открытие только членами экипажа судна. Иллюминаторы, за исключением иллюминаторов глухого типа, расположенные ниже палубы надводного борта, в том числе спасательные, должны быть оборудованы автоматической сигнализацией, выведенной в рулевую рубку таких судов, которая предупреждает, что указанные иллюминаторы открыты.

В соответствии с указаниями письма Главного управления РРР от 12.08.2016 № 07-06-1481 "О применении требований Правил РРР" указанные требования распространяются на суда, находящиеся в эксплуатации, и должны быть реализованы при проведении очередных освидетельствований судов начиная с 01.01.2017 года.

### **6.5 О танкерах проектов 866 и 866М**

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 13.05.2011 г. № 08-05-1287 владельцам танкеров проектов 866 и 866М, перевозящим нефтепродукты с температурой вспышки паров ниже 60<sup>0</sup>С, рекомендуется в течение межнавигационного ремонта судов в период 2016-2017 годов оборудовать их системой принудительной вентиляции отсеков, смежных с грузовыми баками.

На танкерах проектов 866 и 866М, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров ниже 60<sup>0</sup>С, должны иметься режимные противопожарные мероприятия, согласованные филиалом.

#### **6.6 Об однокорпусных нефтеналивных судах**

В соответствии с требованиями п. 108 (в) Технического регламента "О безопасности объектов внутреннего водного транспорта", утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 года № 623 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2015 г. № 426), в соответствии с письмами Главного управления РРР от 28.04.2015 № 07-09-0828 и от 06.05.2015 № 07-09-0883 в части изменения условий эксплуатации однокорпусных нефтеналивных судов:

"С 30 апреля 2015 года на самоходных нефтеналивных судах грузоподъемностью 600 тонн и более, перевозящих в качестве груза нефть тяжелых сортов плотностью свыше 900 кг/м<sup>3</sup> при t = 15<sup>0</sup>С или кинематической вязкостью свыше 180 мм<sup>2</sup>/с при t = 50<sup>0</sup>С, независимо от даты постройки должны быть предусмотрены двойное дно и двойные борта, простирающиеся по всей длине и высоте грузовых танков, или грузовые танки должны быть вкладными.

С 1 января 2018 года на нефтеналивных судах грузоподъемностью 200 тонн и более независимо от даты постройки должны быть предусмотрены двойное дно и двойные борта, простирающиеся по всей длине и высоте грузовых танков, или грузовые танки должны быть вкладными.

Необходимая мореходность таких судов в балластных рейсах должна быть обеспечена без принятия балласта в грузовые танки."

Окончание действия свидетельств о классификации нефтеналивных судов, не удовлетворяющих требованиям п. 108 (в) Технического регламента, наступает 31.12.2017 г.

Дополнительно филиал информирует, что в соответствии с письмом Главного управления РРР от 07.09.2017 № 07-09-1963 запланировано внесение изменений в пункт 108 (в) Технического регламента, в части изменения грузоподъемности судов, на которые распространяются требования этого подпункта, до 600 тонн.

После принятия и вступления указанных изменений в силу, филиал дополнительно проинформирует всех заинтересованных судовладельцев.

**6.7 Указания письма Главного управления РРР от 16.05.2016 № 07-09-0843 "Относительно прибора по контролю за остойчивостью":**

В соответствии с пунктом 6 Правила 28 "Деление на отсеки и аварийная остойчивость" Приложения 1 МК МАРПОЛ 73/78 все нефтяные танкеры, эксплуатируемые в морских районах, должны быть оснащены инструментом остойчивости (прибором по контролю за остойчивостью), обеспечивающим проверку соблюдения требований по остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии.

Для нефтяных танкеров, построенных до 01 января 2016 года освидетельствование прибора по контролю за остойчивостью должно быть выполнено при ближайшем очередном освидетельствовании, начиная с 01 января 2016 года, но не позднее 01 января 2021 года. Для нефтеналивных судов, построенных 01 января 2016 года и после этой даты, освидетельствование прибора по контролю за остойчивостью должно быть выполнено при первоначальном освидетельствовании.

В соответствии с подпунктами 56 и 68 пункта 2.2 части 0 ПКПС нефтяной танкер означает самоходное или несамоходное наливное судно, построенное или переоборудованное для перевозки жидких или полужидких грузов, преимущественно сырой нефти и нефтепродуктов. В соответствии с разъяснениями письма Главного управления РРР от 27.05.2016 № 07-01.11-0925 "Относительно прибора контроля остойчивости" прибор контроля остойчивости означает

устройство, установленное на борту отдельного судна, посредством которого можно определить, что требования остойчивости, указанные для данного судна в информации об остойчивости выполняются. Прибор контроля остойчивости включает в себя аппаратное и программное обеспечение.

Требования к программному обеспечению изложены в MSC.1/Circ.1461 (принят 08 июля 2013) "Руководство по проверке требований остойчивости в поврежденном состоянии для танкеров", MSC.1/Circ.1229 "Руководство по одобрению инструментов остойчивости", "Международном кодексе остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года".

Аппаратное обеспечение (персональная электронно-вычислительная машина) должно соответствовать по своей платформе (операционной системе) и техническим характеристикам системным требованиям, предусмотренным автором-разработчиком программного обеспечения.

### **6.8 О перевозках опасных грузов**

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 18.04.2013 г. № 07-09-895 "Относительно оформления свидетельства формы РР-1.15 на суда пригодные для перевозки и работы с опасными грузами":

1. На нефтеналивные суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания выдача свидетельства РР-1.15 является необязательной, но может выдаваться и подтверждаться при наличии соответствующей заявки от судовладельца.

Вне зависимости от того, выдано или нет на нефтеналивное судно свидетельство формы РР-1.15, данное судно считается судном, перевозящим опасные грузы.

2. На суда, перевозящие опасные грузы навалом или в таре (перевозка угля, бензовозов и т.п.), свидетельство РР-1.15 выдается и подтверждается только при наличии соответствующей заявки от судовладельца.

Перечень опасных грузов, допускаемых к перевозке водным транспортом навалом и в таре, приведен в документе "Правила перевозок грузов" Министерства речного флота РСФСР (изд. 1989 г.), часть 2, раздел 1 "Правила перевозок опасных грузов".

Перечень опасных грузов, допускаемых к перевозке водным транспортом наливом, приведен в Правилах, прилагаемых к ВОПОГ (Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям), а также в Приложениях 1 и 2 части IX "Требования к судам, перевозящим опасные грузы" ПКПС.

Процедура выдачи свидетельства формы РР-1.15:

1. Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов формы РР-1.15 (далее Свидетельство ф. РР-1.15) выдается на основании соответствующей заявки от владельца.

2. К заявке владельца должно быть приложен документ "Обоснование возможности перевозки судном опасных грузов наливом/навалом/в таре" (далее "Обоснование").

3. "Обоснование" должно быть разработано организацией, имеющее признание РРР на право разработки проектно-конструкторской документации, и согласовано с филиалом.

4. "Обоснование" должно включать в себя, как минимум:

4.1 Исчерпывающий перечень наименований грузов, предполагаемых к перевозке;

4.2 По каждому конкретному грузу должен быть указан класс, подкласс опасности, номер ООН, свойства грузов;

4.3 Необходимые обоснования того, что судно с постройки (переоборудования) было допущено к перевозке конкретных опасных грузов, со ссылкой на проектные документы судна (Спецификация общесудовая, инструкция по погрузке и выгрузке и т.п.);

4.4 Копию инструкции по погрузке и выгрузке;

4.5 План грузовых трюмов / грузовой палубы судна, где должна быть показана, в том числе, и грузовая зона.

5. "Обоснование" может быть разработано как на конкретное судно, так и на проект судов.

6. Свидетельство ф. РР-1.15 выдается по результатам внеочередного освидетельствования судов, может выдаваться также при первоначальном освидетельствовании.

7. Суда, на которые предполагается выдавать Свидетельства ф. РР-1.15, должны отвечать применимым требованиям Правил РРР, предъявляемым к судам соответствующих типов и классов.

## **6.9 О буксирах и толкачах, допускаемых к работе с несамоходными судами, перевозящими опасные грузы, в том числе, нефтеналивными, автотехнику, пассажиров**

В связи с тем, что при получении лицензии на перевозку по ВВП опасных грузов и пассажиров от судовладельцев толкаемых и буксируемых составов требуется документальное подтверждение того, что не только само несамоходное судно допущено к перевозке конкретного груза, либо пассажиров, но и того, что судно-буксировщик (толкач) допущен к работе с такими судами, в документах Речного Регистра, выдаваемых на буксиры и толкачи, должна иметься соответствующая запись. Поскольку в настоящее время форма отдельного документа Речного Регистра для таких целей не предусмотрена, запись о том, что буксир (буксир-толкач) допущен к работе с несамоходными судами, перевозящими опасные грузы / нефтеналивными судами / грузопассажирскими несамоходными судами / несамоходными паромами / судами, перевозящими автотехнику и т.п. должна вноситься в раздел "Дополнительные условия" свидетельства о классификации, оформляемых на буксиры (буксиры-толкачи).

Владельцам таких судов при плановых, либо, внеочередном освидетельствовании, в заявке на освидетельствование буксира (буксира-толкача) следует указывать о необходимости внесения в документы Речного Регистра информации о допуске судна для работы с несамоходными судами (указывая конкретные грузы, либо пассажиров).

Эксперты Речного Регистра, на основании заявки владельца и по результатам проверки соответствия буксира (буксира-толкача) применимым требованиям Правил, предъявляемым к буксирам и толкачам, осуществляющим буксировку (толкание) судов, перевозящих конкретные грузы (пассажиров), с учетом актов первоначальных и последующих освидетельствований, должны во вновь оформляемых свидетельствах о классификации (при необходимости, в переоформляемых) в раздел "Дополнительные условия" внести соответствующие записи.

Запись о допуске буксира (буксира-толкача) для работы с несамоходными судами, перевозящим сухогрузы, не отнесенные к категории опасных, вносить не следует.

**6.10** В соответствии с требованиями пункта 1.1.5 части IX ПКПС буксиры и (или) толкачи, осуществляющие транспортировку несамоходных судов с опасными грузами, должны соответствовать применимым требованиям части IX ПКПС, которые определяются в зависимости от конструкции несамоходного судна, вида перевозки и перевозимого опасного груза.

### **6.11 О прогулочных судах**

С целью реализации указаний пункта 1.1.9 Руководства Р.017-2006 "Технические предписания по классификации, постройке и освидетельствованию прогулочных судов" в процессе проведения плановых, либо, по заявке судовладельцев, внеочередных освидетельствований в документы Речного Регистра, выдаваемые на прогулочные суда, в формулу класса должен быть дополнительно внесен символ "прогулочное судно". Пример: ✂1,2☐ прогулочное судно.

### **6.12 О судах проекта Р-376 и модификаций**

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 12.04.2017 № 07-09-785 рассмотрение технической документации по уменьшению габаритной / наибольшей длин судов проекта Р-376, Р-376У, РМ-376, РВМ-376 и модификаций, состоящих на классификационном учете Речного Регистра, классификация указанных судов в качестве маломерных и техническое наблюдение за уменьшением габаритной / наибольшей длин таких судов, исключаются.

### **6.13 О классификации плавучих объектов**

В соответствии с требованиями пункта 3.2.18 ПКПО суда, состоящие на классификационном учете Речного Регистра и подпадающие под понятие "плавучий объект" (см. статья 3 КВВТ РФ, пункт 1.2.1.42 ПКПО) при поступлении соответствующей заявки классифицируются на класс плавучего объекта по результатам внеочередного освидетельствования, которое при наличии действующих документов Речного Регистра проводится в объеме ежегодного освидетельствования. В случае изменения типа и назначения или переклассификации с повышением или понижением класса проводится первоначальное освидетельствование плавучего объекта.

При положительных результатах освидетельствования на плавучий объект выдается Свидетельство о соответствии, при этом сроки освидетельствования (очередного, ежегодного), установленные в ранее выданных документах Речного Регистра, сохраняются.

После классификации плавучего объекта и выдачи Свидетельства о соответствии, действие ранее выданных судовых документов Речного Регистра (свидетельство о классификации, свидетельство о предотвращении загрязнения с судна, пассажирское свидетельство и пр.) прекращается.

С целью выполнения положений КВВТ РФ в течение 2018 года все эксплуатируемые суда, подпадающие под определение "плавучий объект" (дебаркадер, брандвахта, плавучий дом, гостиница, ресторан, понтон, наплавной мост, плавучий причал, плавучий док, док-кессон и пр.) должны быть классифицированы в установленном ПКПО порядке в качестве плавучих объектов с выдачей свидетельств о соответствии.

Следует обратить внимание, что не все несамходные суда могут быть классифицированы как плавучие объекты. Под понятие "плавучий объект" не подпадают плавучие краны, насосные станции для перегрузки нефтепродуктов, нефтестанции (накопительные, бункеровочные), станции подогрева и очистки, плавучие рыбзаводы и пр.

При возникновении вопросов о возможности классификации того или иного судна в качестве плавучего объекта, необходимо обращаться в управление филиала.

## **7. Требования к механическому оборудованию судов**

**7.1** Судовым двигателям внутреннего сгорания, выработавшим ресурс, установленный изготовителями до капитального ремонта, произвести капитальный ремонт в сроки, определенные ранее согласованными и утвержденными графиками. При отсутствии двигателей в ранее согласованных графиках, капитальный ремонт им должен быть проведен до ближайшего планового освидетельствования.

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 27.09.2011 № 08-05-2643, двигатели, выработавшие назначенные ресурсы до списания, не могут быть допущены к эксплуатации на судах с классом РРР.

**7.2** Организациям, имеющим и претендующим на получение свидетельства о признании РРР на капитальный ремонт ДВС необходимо иметь испытательный стенд с возможностью измерения крутящего момента испытуемого двигателя для определения его мощности. При проведении капитального ремонта двигателей в корпусе судна (для главных двигателей, работающих по винтовой характеристике) необходимо иметь переносное устройство, позволяющее производить замер крутящего момента двигателя непосредственно при испытании двигателя на судне (допускается наличие договора с организациями, имеющими такие средства измерения, на оказание соответствующей услуги).

**7.3** Двигателям марок NVD, Г-60, Г-70 и пр., с силиконовыми демпферами, выработавшими установленный заводом-изготовителем ресурс, провести проверку работоспособности демпферов путем проведения торсиографирования системы двигатель – движитель, либо другим методом, одобренным Речным Регистром, организацией имеющей признание РРР. Заключение организации, проводившей торсиографирование, следует представлять при текущем (ежегодном, очередном) освидетельствовании.

**7.4** Изготовление и ремонт всех валов (упорного, промежуточного, гребного) валовой линии, других элементов движительно-рулевого комплекса (баллеров, насадок и т.п.) осуществлять в строгом соответствии с техническими условиями и технологическими процессами, согласованными Речным Регистром и под техническим наблюдением РРР.

Предприятия изготавливающие и ремонтирующие валы (упорные, промежуточные, гребные) должны составлять на каждый вал формуляр (паспорт), в котором отражать основные сведения и характеристики вала, сведения о проведенных ремонтах, в том числе о количестве наплавов на шейках и конусах, отработанный ресурс. Установка на суда новых и отремонтированных валов без сертификата РРР не допускается.

В соответствии с письмом ГУ РРР от 20.01.2017 № 08-07-104 и от 03.02.201 №08-07-214 : в случаях, когда в формулярах валопроводов не будет подтвержден фактический срок службы валов, для них необходимо принимать следующие сроки службы:

–для гребных валов, работающих в водной среде – 15 лет;

– для гребных валов, работающих в масляной среде – 20 лет;  
- для прочих валов – 25 лет.

При освидетельствовании гребных валов, выработавших назначенный срок службы, проводить их дефектацию с демонтированными облицовками. При этом валы, в соответствии с п. 4.2.9 ПОСЭ и п. 4.4 приложения 3 ПОСЭ, должны подвергаться дефектоскопии с целью выявления повреждений, вызванных усталостью металла. При выполнении ремонта гребных валов, для восстановления геометрических размеров, допускается применение наплавки по технологическим процессам, согласованные с Речным Регистром **не более трех раз**, после чего валы подлежат обязательной замене.

**7.5** При подготовке к предъявлению к очередным и ежегодным освидетельствованиям судов с тихоходными и среднеоборотными ДВС, необходимо проводить теплотехнический контроль параметров ДВС (п. 4.3.3 ПОСЭ), результаты которого следует представлять эксперту, проводящему освидетельствование.

**7.6** Дефектация двигателей и механизмов судов и оформление результатов дефектации при очередном освидетельствовании должна осуществляться в строгом соответствии с *"Методическими указаниями по определению технического состояния двигателей и механизмов"* (Приложение 3 ПОСЭ).

**7.7** Дефектация электрического оборудования судов и оформление результатов дефектации при очередном освидетельствовании должна осуществляться в строгом соответствии с *"Методическими указаниями по определению технического состояния электрического оборудования"* (Приложение 4 ПОСЭ).

## **8. Требования к комплектации судов средствами радиосвязи и навигационным оборудованием**

**8.1** Проверить состав средств радиосвязи и навигационного оборудования самоходных судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания на соответствие табл. 2.1.1 пункт 2.2.3 часть VII ПКПС и табл. 1.3.3, 1.3.7 часть VIII ПКПС. В случае некомплектности состава средств радиосвязи и навигационного оборудования, либо установки оборудования без проекта, согласованного с РРР, суда будут признаны негодными к плаванию.

Проверить соответствие состава средств радиосвязи и навигационного оборудования, указанного в судовых документах Речного Регистра, средствам радиосвязи и навигационному оборудованию, указанному в разрешениях на судовые радиостанции, выдаваемых территориальными органами Роскомнадзора.

**8.2** Примечанием 9 и пунктом 4 таблицы 2.1.1 части VII ПКПС установлены нормы оснащения портативными (носимыми) УКВ-радиотелефонными станциями пассажирских судов класса "М" – 3 комплекта, "О" – если экипаж судна 2 человека – 2 комплекта, если экипаж 3 и более человек – 3 комплекта, "Р" – если экипаж судна более 1 человека – 2 комплекта, "Л" – 1 комплект.

Оснащение судов в эксплуатации радиостанциями необходимо привести в соответствие с требованиями к сроку очередного освидетельствования судна, после 01.01.2017, но не позднее 19.07.2021 года.

**8.3** В соответствии с требованиями пункта 2.1.2 части VII ПКПС несамоходные суда и плавучие объекты, имеющие на борту экипаж или специальный персонал, должны быть оснащены радиооборудованием в соответствии с табл. 2.1.1 части VII ПКПС как суда класса "Л". Дополнительно к требованию, указанному в сноске 3 табл. 2.1.1, допускается оснащение судна, независимо от его длины, портативной (носимой) УКВ-радиотелефонной станцией вместо главной УКВ-радиотелефонной станции, если на судне отсутствует бортовая сеть электропитания. В этом случае при отсутствии на судне возможности зарядки аккумуляторных батарей должен быть предусмотрен комплект аккумуляторных батарей общей емкостью, обеспечивающей работу радиостанции в течение всего времени нахождения на борту экипажа или специального персонала из расчета непрерывной работы в течение суток не менее 1 ч на передачу и 24 ч на прием. При установке спутникового АРБ системы КОСПАС-САРСАТ вместо ПВ/КВ-радио-

станции на несамостоятельных судах допускается не иметь иных средств приема путевой, навигационной и метеорологической информации.

Несамостоятельные суда в эксплуатации должны быть оснащены радиооборудованием в соответствии с требованиями настоящего пункта к сроку очередного освидетельствования судна, начиная с 01.01.2017, но не позднее 19.07.2021 года.

**8.4** Самостоятельным судам внутреннего плавания, не укомплектованным средствами дальней связи (ПВ/КВ-радиостанцией, либо СЗС спутниковой связи) в соответствии с требованиями действующих Правил, район плавания будет ограничен зоной действия береговых УКВ - радиотелефонных станций, либо акваториями портов или рейдов.

При установлении ограничений по районам плавания судам, не укомплектованным средствами дальней радиосвязи, следует руководствоваться "Указаниями по организации судовой радиосвязи в Обском бассейне".

#### **8.5 О способах обеспечения работоспособности радиооборудования ГМССБ**

Согласно требованиям пункта 1.3.3 части VII ПКПС с учетом письма Главного управления РРР от 27.04.2012 № 06-05-1242, на судах, оснащенных радиооборудованием в соответствии с 2.2.3 части VII ПКПС и осуществляющих плавание в морских районах А1, А2, А3, а также А1, А2, А3 и А4 ГМССБ работоспособность радиооборудования должна обеспечиваться сочетанием двух способов из трех нижеуказанных:

1. дублирование оборудования (с учетом положений пунктов 2.2.2.18 – 2.2.2.20 части VII ПКПС);
2. береговое техническое обслуживание и ремонт

Если работоспособность радиооборудования обеспечивается сочетанием способов, одним из которых является береговое техническое обслуживание и ремонт, необходимо выполнение требований подпункта 6 пункта 1.3.3 части VII ПКПС.

3. квалифицированное техническое обслуживание и ремонт в море, помощником капитана по радиоэлектронике с рабочим дипломом радиоэлектроника первого или второго класса. Должность пом. капитана по радиоэлектронике допускается занимать радиоспециалисту, имеющему диплом радиооператора I или II класса и диплом оператора ГМССБ.

#### **8.6 Об оснащении судов классов "М-СП", "М-ПР" и "О-ПР" системой сигнализации о несении ходовой вахты (СНХВ)**

В соответствии с требованиями пункта 1.3.12 части VIII ПКПС грузовые суда вместимостью 150 и более и пассажирские суда, независимо от размеров, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты, должны быть оснащены СНХВ.

Грузовые суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда, независимо от размеров, построенные до 1 июля 2002 года, должны быть оснащены СНХВ в следующие сроки:

- пассажирские суда и грузовые суда валовой вместимостью 3000 и более – не позднее первого освидетельствования после 1 января 2016 года;
- грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, но менее 3000 – не позднее первого освидетельствования после 1 января 2017 года;
- грузовые суда валовой вместимостью 150 и более, но менее 500 – не позднее первого освидетельствования после 1 января 2018 года.

В данной части Правил *"Грузовое судно – означает судно, не являющееся пассажирским"* (пункт g правила 2 части А главы I Приложения к Конвенции СОЛАС-74/88).

**8.7** В соответствии с указаниями Росморречфлота (письмо от 03.08.2007 г. № ЕТ-27/5863) "Об актуализации базы данных регистрации буев Международной спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ" все АРБ системы КОСПАС-САРСАТ на судах должны быть зарегистрированы и иметь соответствующие документы, подтверждающие регистрацию со сроком действия два года.

АРБ, не прошедшие перерегистрацию в установленные сроки, будут признаны в негодном техническом состоянии с соответствующими выводами о непригодности судна к плаванию в морских районах.

**8.8** Навигационное оборудование (РЛС, GPS, эхолоты и т.п.), установленное на судах, в том числе сверх норм, требуемых Правилами, без согласованных РРР проектов и не имеющее сертификатов РРР, должно быть демонтировано.

## **9. Требования к устройствам, системам и снабжению**

### **9.1** Индивидуальные спасательные средства (спасательные круги, жилеты)

На каждом спасательном круге должна быть надпись с указанием названия судна, порта приписки и штамп о проведении испытаний (пункт 8.8.4 части V ПКПС).

На каждом спасательном жилете должна быть надпись с указанием названия судна и штамп о проведении испытаний (пункт 8.8.12 части V ПКПС), наличие маркировки срока службы предметов снабжения.

Штамп о проведении испытаний должен содержать наименование организации и дату проведения испытаний.

Филиал обращает внимание на то, что это должны быть именно штампы о проведенных испытаниях, а не подписи "от руки", наклейки из бумаги, или что-то иное.

Испытания индивидуальных спасательных средств судов, предъявляемых к очередному освидетельствованию, должны быть проведены в соответствии с указаниями Приложения 7 ПОСЭ организациями, имеющими Свидетельство о признании РРР.

Наличие штампа судовладельца о проведении ежегодных проверок индивидуальных спасательных средств не требуется.

Подтверждением ежегодной проверки пригодности индивидуальных спасательных средств к использованию, является запись судовладельца в акте приема судна в эксплуатацию или в отдельном акте.

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 02.11.2012 № 07-09-3374 индивидуальные спасательные средства, потерявшие оранжевую окраску вследствие воздействия солнечного света и т.п., подлежат выбраковке и не допускаются для снабжения судов.

При самостоятельном восстановлении цвета спасательных кругов судовладелец должен предоставить экспертам РРР, при освидетельствовании судов, документ, подтверждающий положительные результаты испытаний согласно п. 2.12 ГОСТ 19815-74 в компетентной организации (испытательной пожарной лаборатории).

Проверки, испытания и техническое обслуживание гидрокостюмов должны проводиться в сроки и по методикам, предусмотренными Руководствами по эксплуатации заводов-изготовителей.

**9.2** На судах, предназначенных для перевозки пассажиров (пассажирские, разъездные, самоходные и несамоходные паромы и т.п.), в соответствии с требованиями пункта 8.3.4 части V ПКПС должно быть предусмотрено количество спасательных жилетов, пригодных для детей массой от 15 до 35 кг включительно, составляющее не менее 10 % от числа находящихся на борту пассажиров, но при этом не менее 100 % детей на борту должно быть обеспечено детскими жилетами.

Детский спасательный жилет должен иметь нанесенную несмываемой краской надпись "Для детей", а так же маркировку, содержащую пределы роста или массы ребенка (пункт 8.8.14 части V ПКПС).

**9.3** В связи с изменениями в части норм снабжения судов спасательными кругами в межнавигационный период необходимо снабжение всех судов спасательными кругами привести в соответствии с требованиями пункта и табл. 8.3.5 части V ПКПС. Требования данного пункта распространяются на суда, находящиеся в эксплуатации.

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 24.04.2017 № 07-01.2-877 для пассажирских судов в эксплуатации устанавливаются сроки укомплектования спасательными кругами с учетом примечания 3 таблицы 8.3.5 части V ПКПС при ближайшем очередном освидетельствовании судна, но не позднее, чем 19.07.2021 года

**9.4** В соответствии с пунктом 8.1.14 (второй абзац) части V ПКПС для судов, эксплуатирующихся в акватории Северного морского пути (СМП), обязательными для выполнения яв-



ляются требования Правил плавания в акватории Северного морского пути, утвержденных приказом Минтранса России от 17.02.2013 г. № 7.

Согласно требованиям подпункта 3 пункта 60 Правил плавания в акватории СМП судно при плавании в акватории СМП должно иметь на борту гидрокостюмы в количестве, соответствующем максимально допустимому числу человек, которые могут находиться во время плавания судна на борту.

Суда смешанного (река-море) плавания, не имеющие на борту гидрокостюмов в требуемом количестве, не могут быть допущены к плаванию в морских районах разрядов "М-ПР" и "М-СП" (Карское море, Обская губа, Гыданская губа и пр.)

#### **9.5 Коллективные спасательные средства**

- В соответствии с требованиями пункта 8.5.17 части V ПКПС каждый надувной спасательный плот должен проходить освидетельствование и переукладку (Приложение 7 ПОСЭ) через промежутки времени, не превышающие 12 мес.;

- При очередных освидетельствованиях судов каждая спасательная шлюпка и ее воздушные ящики, а также каждый металлический спасательный прибор испытываются на непроницаемость, а каждый пластмассовый спасательный прибор – на плавучесть (Приложение 13 ПТНП). Шлюпка, прошедшая ремонт с заменой ответственных элементов (обшивка, киль, планширь), подвергается дополнительному испытанию на прочность. После испытаний на спасательной шлюпке и спасательном приборе наносится дата проведенного испытания (пункт 10.2.10 части V ПКПС).

В соответствии с требованиями пункта 8.5.10.11 части V ПКПС в комплект снабжения спасательных плотов для судов, эксплуатирующихся севернее широты  $66^{\circ}30'$  должно входить теплозащитное средство.

Маркировка спасательного надувного плота, чехла или контейнера должна быть несмываемой и содержать сведения о количестве размещаемых людей, серийный номер, дату изготовления, наименование изготовителя и торговую марку. Маркировка чехла или контейнера должна иметь краткую инструкцию по приведению плота в эксплуатационное состояние.

С целью исключения возможности использования одного плота на нескольких судах в момент их предъявления к освидетельствованию рекомендуется на контейнере или чехле нанести надпись с указанием названия судна.

Провести проверку соответствия спасательных и дежурных шлюпок судов классов "М-СП", "М-ПР" и "О-ПР" требованиям пункта 8.4.28 части V ПКПС: на обоих бортах шлюпки в носовой части должны быть нанесены:

.1 надписи несмываемой краской, указывающие фактические главные размеры шлюпки и число людей, допускаемое к размещению в ней;

.2 печатными буквами латинского алфавита название и порт приписки судна, которому принадлежит шлюпка. Название судна, которому принадлежит спасательная шлюпка, и ее номер должны наноситься таким образом, чтобы они были видны сверху;

8.4.29 части V ПКПС: наружная обшивка корпуса шлюпки судов классов "М-СП", "М-ПР" и "О-ПР", наружная сторона складываемых и жестких закрытий и внутренняя поверхность подтентовой части шлюпки должны быть окрашены в оранжевый цвет.

#### **Необходимо обратить внимание:**

1. подпунктом 3 пункта 8.4.13 части V ПКПС уточнены требования к электрическим фонарям, входящих в состав снабжения спасательных шлюпок судов всех классов;

2. пунктом 8.10.9 части V ПКПС о оснащении пассажирских судов посадочными трапами для посадки с главной палубы в спущенные на воду шлюпки и плоты.

**9.6** Все пассажирские суда, разъездные суда, в том числе несамоходные грузопассажирские суда и т.д., имеющие на борту пассажиров, служебных лиц, в том числе сопровождающих груз и т.п., и эксплуатирующиеся на р. Обь севернее широты  $66^{\circ}35'$ , должны быть укомплектованы коллективными спасательными средствами (спасательными плотами, шлюпками), рассчитанными на 100% людей, находящихся на судне.

Перечисленные суда, длиной более 30м при эксплуатации в бассейнах разряда "Р", в том числе по реке Обь исключительно южнее широты  $66^{\circ}35'$ , должны иметь снабжение спасательными шлюпками или плотами, рассчитанными на 7,5% людей находящихся на судне, и спасательными приборами, рассчитанными еще на 20% людей.

Отсутствие коллективных спасательных средств допускается только для самоходных и несамоходных паромов, эксплуатирующихся на переправах рек разрядов "Р" (южнее широты  $66^{\circ}35'$ ) и "Л". При этом район плавания парома при перевозке им пассажиров должен быть установлен исключительно в границах переправы с продолжительностью рейса не более 1 часа.

**9.7** В документе "Наставление по борьбе за живучесть судов Минречфлота РСФСР" (НБЖС РФ-86), Приложении 6 содержатся требования к цвету и размеру надписей, которые должны наноситься на коллективные спасательные средства (шлюпки, плоты, приборы) и спасательные круги: *"Надписи наносятся несмываемой черной краской с высотой знаков не менее 75 мм"*.

Филиал рекомендует наносить надписи на указанные спасательные средства в соответствии с приведенными требованиями.

### **9.8 О сигнально-отличительных средствах**

1. На всех судах проверить соответствие сигнально-отличительных фонарей требованиям таблиц 9.2.1-1, 9.2.1-2, 9.5.2-1 и 9.5.2-2 части V ПКПС. В случае выявления несоответствий, недостающие фонари установить, несоответствующие требованиям заменить.

2. На всех самоходных судах внутреннего плавания, самоходных и несамоходных судах смешанного (река-море) плавания проверить углы освещения кормовых огней (кормовой белый, буксировочный желтый). Углы освещения указанных фонарей должны составлять  $135^{\circ}$  (по  $67,5^{\circ}$  на каждый борт от направления прямо по корме судна). При несоответствии углов освещения фонари должны быть заменены.

3. Проверить соответствие размещения сигнально-отличительных фонарей на несамоходных судах на соответствие требованиям пункта 9.15.1 части V ПКПС (высота установки, размещение относительно диаметральной плоскости и т.д.).

4. Несамоходные суда внутреннего плавания должны быть снабжены двумя белыми круговыми фонарями, размещаемыми в носу и корме на флагштоках в диаметральной плоскости. На судах длиной до 50 метров допускается установка одного белого кругового фонаря.

5. Проверить наличие на судах средств дневной сигнализации (черных шаров), в частности, на всех судах внутреннего плавания, в том числе, несамоходных – 3 черных шара, на судах, эксплуатируемых в морских районах – 4 черных шара.

**9.9** На судах-площадках восстановить проектные прочные водонепроницаемые закрытия всех отверстий на палубе надводного борта (пункт 5.6.29 части II ПКПС). До ввода судов в эксплуатацию произвести испытания на непроницаемость закрытий в соответствии с Приложением 10 ПТНП.

**9.10** До начала навигации на всех судах проверить массу якорей, длину и калибр якорных цепей, швартовых и буксирных канатов на соответствие данным, указанным в судовых документах Речного Регистра.

### **9.11 О толкаемых несамоходных судах без якорных устройств**

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 29.07.2016 № 07-01.4-1389 "О применении Правил РРР 2015", требования пункта 3.1.3 части V ПКПС применимы к судам в эксплуатации только при их модернизации, переоборудовании, обновлении.

На основании изложенного, филиал разъясняет:

1. Толкаемые несамоходные суда классов "Р" и "Л", не имевшие якорных устройств до вступления в силу Правил РРР издания 2015 года (19.07.2016 г.) по согласованию с Речным Регистром (по проекту постройки, согласованию с филиалом и пр.), могут при освидетельствовании в дальнейшей эксплуатации признаваться годными к плаванию без якорных устройств. При этом дополнительные условия обеспечения безопасной эксплуатации таких судов, указываемые в

свидетельствах о классификации, должны записываться так же, как это было предписано в ранее действовавших Правилах РРР: *"Ввиду отсутствия якорного устройства эксплуатация допускается на коротких линиях, при условии обеспечения судовладельцем безопасности буксировки, толкания и стоянки"*.

В данном случае для принятия экспертом соответствующего решения дополнительных согласований филиала, в том числе, и при очередном освидетельствовании, не требуется.

2. В случаях: модернизации, переоборудования, обновления, переклассификации толкаемых несамоходных судов классов "Р" и "Л", а равно, как и в случае, если такие суда до вступления в силу Правил РРР издания 2015 года (19.07.2016 г.) имели якорное устройство, решение о возможности их дальнейшей эксплуатации без якорных устройств будет приниматься филиалом после выполнения судовладельцем требований пункта 3.1.3 части V ПКПС:

*"Плавучие объекты и толкаемые несамоходные суда классов "Р" и "Л" допускается не оборудовать якорным устройством при условии обеспечения держащей силы (см. п. 3.1.4 и 3.3.6) якорного устройства буксира/толкача установленной в расчете (см. п. 1.4.2 Приложения 8 ПТНП) и соблюдения судовладельцем указанных требований, для постановки на якоря всего состава и безопасной швартовки у причальных сооружений и на рейдах"*.

Ограничения по типам и проектам буксиром/толкачей, принятых в представленных на согласование в филиал расчетах, будут записываться в раздел "Дополнительные условия" свидетельств о классификации несамоходных судов и свидетельств о соответствии плавучих объектов.

#### **9.12 На несамоходных судах всех типов произвести ревизию и восстановление:**

- проектных мачтовых и якорных устройств;
- проектных кагатов (стенки грузового бункера) с поручнями, шкафутного бруса и/или леерного ограждения.

**9.13** В соответствии с требованиями пункта 1.1.2 части III ПКПС средства пожаротушения (огнетушащие вещества, пожарное оборудование, огнетушители, пожарный инвентарь, входящий в состав противопожарного снабжения, запасные части, инструмент и т.д.) и средства индивидуальной защиты (комплект снаряжения для пожарных, входящий в состав противопожарного снабжения, аварийные дыхательные устройства), в части требований пожарной безопасности, должны соответствовать требованиям, установленным Федеральным законом от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", что должно быть подтверждено декларациями или сертификатами соответствия продукции требованиям указанного Федерального закона, оформленными органами, аккредитованными в соответствии с законодательством Российской Федерации об аккредитации в национальной системе аккредитации.

Одновременно, следует обратить внимание, что пенообразователь и автономные дыхательные аппараты, входящие с комплекты снаряжения для пожарного (пункты 3.2.2.10, 3.5.2 таблицы П1.1 Приложения 1 ПТНП являются объектами технического наблюдения и подлежат поставке на судно с документами Речного Регистра.

**9.14** На судах, имеющих в составе пожарного снабжения, требуемого Правилами РРР, снаряжение для пожарного (пункт 6.1.15 части III ПКПС), проверить комплектность снаряжения, соответствие его требованиям нормативных документов, а также своевременность технического обслуживания автономных дыхательных аппаратов.

Комплекты снаряжения для пожарного должны отвечать требованиям ГОСТ Р 53264-2009 "Специальная защитная одежда пожарного. Общие технические требования. Методы испытания" и ГОСТ Р 53269-2009 "Каски пожарные. Общие технические требования. Методы испытания".

Требования раздела 6 "Противопожарное снабжение, запасные части и инструмент" части III ПКПС распространяются на находящиеся в эксплуатации пассажирские суда в части комплектации их снаряжением для пожарных и огнетушителями.

#### **9.15** Требования пункта 6.1.15.6 части III ПКПС (абзацы третий – пятый):

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

*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 автономного дыхательного аппарата.*

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

В соответствии с пунктом 6.1.1 части III ПКПС данные требования распространяются на проектируемые, строящиеся суда, а также, на находящиеся в эксплуатации пассажирские суда.

В соответствии с письмом Главного управления РРР от 14.04.2017 № 08-07-812 указанные требования должны быть реализованы судовладельцами по согласованию с филиалами РРР, к срокам проведения экспертами РРР освидетельствований судов, которые наступят после 01 января 2018 года, но не позднее 30 марта 2019 года.

**9.16** На всех судах проверить укомплектование пожарными стволами. В соответствии с требованиями пункта 3.3.36 части III ПКПС стволы должны быть комбинированными, дающими возможность получить как компактную, так и распыленную струю.

**9.17** Произвести проверку сроков годности генераторов огнетушащего аэрозоля в системах аэрозольного пожаротушения (типа СОТ и подобных). В случае окончания срока годности провести их переосвидетельствование организацией-изготовителем (если такое предусмотрено), либо заменить.

**9.18** Провести проверку всех судовых систем, регламентированных Правилами РРР (п. 10.1.1 ч. IV ПКПС), на наличие в их составе гибких соединений и соответствия этих соединений требованиям пункта 10.2.22 ч. IV ПКПС.

Гибкие соединения и их крепления, в случае несоответствия требованиям Правил РРР, и проектной документации (построечной, переоборудования и т.п.) должны быть заменены на соединения, удовлетворяющие требованиям Правил РРР до начала эксплуатации судов в навигации 2018 года.

**9.19** В соответствии с письмом Главного управления РРР от 13.08.2012 № 07-09-2575 испытания грузоподъемных устройств пробной нагрузкой следует производить в присутствии эксперта РРР перед любым видом освидетельствования. Для испытаний следует использовать специально предназначенные грузы.

**9.20** Провести проверку исправности и комплектности сцепных устройств на баржах и толкачах (УДР, БАР и пр.). Возможность отсутствия, либо некомплектности сцепных устройств, записанных в документы Речного Регистра, необходимо согласовывать с филиалом.

## **10. Требования к оборудованию по предотвращению загрязнения с судов**

**10.1** До начала навигации 2018 года иметь на каждом судне расчет автономности плавания по условиям экологической безопасности, откорректированный в соответствии с Приложением 1 ППЗС.

В соответствии с пунктом 5 Приложения 1 ППЗС расчет автономности плавания по сточным водам (АП по СВ) следует определять для судов, имеющих на борту людей, вне зависимости от типа судна и количества людей на борту.

Расчеты АП по СВ для судов, для которых такой расчет ранее действовавшими Правилами не требовался (с количеством людей до 10 чел.), в межнавигационный период необходимо согласовать с филиалом.

**10.2** Проверить наличие на каждом судне схем опломбирования запорных устройств систем откачки за борт нефтесодержащих и сточных вод (п. 14.3.10 ПОСЭ). Схемы должны быть заверены судовой печатью и согласованы с Речным Регистром.

**10.3** В соответствии с требованиями пункта 2.1.8 ППЗС на судах, предназначенных для выполнения технологических операций с нефтью и нефтепродуктами (*самоходные и несамо-*

*ходные бункеровщики, перекачивающие нефтестанции, станции зачистки трюмов и цистерн после нефтепродуктов, суда для сбора, хранения, обезвреживания и утилизации нефтесодержащих вод и нефтяных остатков*), должны быть предусмотрены средства локализации разливов нефти, отвечающие требованиям главы 2.7 ППЗС.

Данные требования распространяются на суда, находящиеся в эксплуатации (п. 1.1.1 ППЗС).

Период реализации требований установлен письмом Главного управления РРР от 17.10.2016 № 08-07-2025 "О разъяснении отдельных положений Правил Речного Регистра":

- на судах, построенных до 01 сентября 2016 года, выполнение требований пункта 2.1.8 ППЗС должно быть обеспечено в период времени, начиная с 17.10.2016 года и до назначенной даты очередного освидетельствования судна, но не позднее 17.10.2021 года;
- на судах, построенных после 01 сентября 2016 года, выполнение требований пункта 2.1.8 ППЗС должно быть обеспечено в период времени, начиная с 17.10.2016 года до назначенной даты ежегодного освидетельствования судна, но не позднее 17.10.2017 года.

**10.4** В соответствии с требованиями пункта 2.1.9 ППЗС, с учетом положений пункта 1.1.1 ППЗС, *нефтеналивные суда, а также суда, предназначенные для выполнения технологических операций с нефтью и нефтепродуктами* (см. 2.1.8) должны быть оснащены судовым оборудованием для удаления нефти с палубы, отвечающим требованиям пунктов 2.8.11 – 2.8.15 ППЗС.

Данные требования распространяются на суда, находящиеся в эксплуатации (п. 1.1.1 ППЗС).

**10.5** Указания раздела 6 "Требования по предотвращению загрязнения атмосферы с судов" ППЗС-2015 распространяются на все судовые двигатели внутреннего сгорания (ДВС) вне зависимости от мощности, назначения, года изготовления и капитального ремонта.

ДВС, не имеющие документов, подтверждающих соответствие Правилам параметров выбросов вредных (загрязняющих) веществ и дымности выпускных газов (изготовленных и/или прошедших капитальный ремонт до 01.01.2000 года, мощностью менее 55 кВт, аварийных и пр.), Главным управлением РРР письмом от 17.10.2016 № 08-07-2024 "О разъяснении отдельных положений Правил Речного Регистра" установлены сроки реализации требований раздела 6 ППЗС по проверке параметров выбросов вредных (загрязняющих) веществ и дымности выпускных газов с оформлением на эти ДВС документов, предусмотренных Правилами:

- по ДВС, поставленным на производство до 2000 года – до назначенной даты очередного освидетельствования, начиная с 17.10.2016 года, но не позднее 17.10.2021 года;
- по ДВС, поставленным на производство после 2000 года – до назначенной даты ежегодного освидетельствования, начиная с 17.10.2016 года, но не позднее 17.10.2017 года.

## **11. Требования к проектно-технической документации**

**11.1** Проектная документация, разработанная и согласованная до вступления в силу Правил РРР изд. 2015 года, и планируемая к реализации в 2018 году должна быть откорректирована автором на соответствие требованиям действующих Правил. Откорректированная документация должна быть пересогласована с Речным Регистром.

**11.2** В ПТНП-2015 изменились условия предоставления технической документации для рассмотрения и согласования.

В соответствии с пунктом 3.1.6 ПТНП документация предоставляется на рассмотрение в двух экземплярах. Один экземпляр — на бумажном носителе, второй — на электронном носителе (впоследствии — экземпляр Речного Регистра) с приложением к нему на бумажном носителе ведомости документов проекта, оформленной в соответствии с 3.1.7.1.

Рабочая документация (см. 3.3) предоставляется на рассмотрение в одном экземпляре.  
3.1.7 ПТНП:

К предоставляемым документам предъявляются следующие требования:

Документы на бумажных носителях должны:

- иметь необходимые подписи (как минимум разработчика и утверждающего);
- быть написаны разборчиво;
- не иметь подчисток, приписок, зачеркнутых слов и иных, не оговоренных исправлений;

- не иметь повреждений, наличие которых не позволяет однозначно истолковать содержание документа;

Документы на электронных носителях должны:

- быть в формате PDF (PDF/A);
- иметь встроенные шрифты, использованные при проектировании;
- иметь отдельную страницу для каждого чертежа;

содержать в именах файлов номер чертежа или его наименование по ведомости документов.

**11.3** В соответствии с письмом Главного управления РРР от 13.05.2016 №06-04-0833 "О применении средств измерений" организациям, осуществляющим проектирование судов на класс Речного Регистра, при разработке проектов строительства, переоборудования, модернизации и ремонта судов необходимо включать в состав технической документации перечень средств измерений, испытаний и контроля, которые используются в целях обеспечения безопасности объектов внутреннего водного транспорта с указанием места установки данных средств измерения на судне.

Средства измерения, используемые в этих целях должны быть утвержденного типа и прошедшими поверку в соответствии с приказом Минпромторга России №1815 от 02 июля 2015 г. и иметь документы РРР на соответствие техническому регламенту о безопасности внутреннего водного транспорта (далее — ТР), если такие средства измерений входят в состав перечня объектов технического регулирования ТР.

Ввиду того, что нормативными документами, устанавливающими объем технического проекта, наличие перечня средств измерений, выпущенного отдельным документом, не предусмотрено, филиал рекомендует включать требуемую информацию в общесудовую спецификацию либо в спецификации по элементам судна (по корпусу, механизмам, электрическому и радиооборудованию).

## 12. Требования к средствам измерений

**12.1** Судовые средства измерений должны подвергаться периодической поверке, калибровке, в сроки, указанные в таблице 12.1

Таблица 12.1

Приборы	Сроки проверки	Вид проверки	Исполнитель
Манометры и мановакууметры паровых котлов, систем сжатого воздуха, сжиженного газа, пожаротушения, гидравлики рулевых машин; Расходомеры и уровнемеры танкеров, плавающих бункеровочных и перекачивающих станций; Мегомметры переносные	1 раз в год	Поверка	Центры стандартизации, метрологии и сертификации (ЦСМС)
Манометры и мановакууметры, установленные на системах, охлаждения и смазки двигателей, судовых механизмов и устройств и на общесудовых системах; Пирометры, термометры, тахометры, барометры, анемометры, секундомеры	1 раз в 2 года	Калибровка	ЦСМС, либо организация, имеющая Аттестат аккредитации на право выполнения калибровочных работ, выданный ЦСМС
Амперметры, вольтметры, киловаттметры, частотомеры, фазометры, синхроскопы, мегомметры щитовые	1 раз в 3 года	Калибровка	-/-

**ФАУ «Российский Речной Регистр»**  
**Западно-Сибирский филиал Российского Речного Регистра**

<b>Управление филиала</b>	630051, г. Новосибирск, проспект Дзержинского д. 81/1 почтовый: г. Новосибирск, а/я 33, 630051	
Телефоны	(383) 363-84-70	Директор
		Приемная
		Учет флота
		Конструкторская группа
	(383) 363-84-71	Заместитель директора
	(383) 363-84-72	Бухгалтерия
		Экономист
Электронная почта	<a href="mailto:zsfrr@ngs.ru">zsfrr@ngs.ru</a> , <a href="mailto:zsf@rivreg.ru">zsf@rivreg.ru</a>	
<b>Новосибирский участок</b>	630051, г. Новосибирск, проспект Дзержинского д. 81/1	
Телефоны	(383) 363-84-73, 8-983-324-83-43	
Электронная почта	<a href="mailto:zsfrr@ngs.ru">zsfrr@ngs.ru</a> , <a href="mailto:zsf@rivreg.ru">zsf@rivreg.ru</a> , <a href="mailto:nsk_reb@ngs.ru">nsk_reb@ngs.ru</a>	
<b>Алтайский участок</b>	656056, г. Барнаул, площадь Баварина д. 2, офис 511	
Телефон	(3852) 65-38-18	
Электронная почта	<a href="mailto:altai_06@mail.ru">altai_06@mail.ru</a>	
<b>Колпашевский участок, г. Колпашево</b>	636460, Томская область, г. Колпашево, переулок Сергея Лозо 10/1	
Телефон	(38-254) 5-36-51	
Электронная почта	<a href="mailto:kolpash_zsf@inbox.ru">kolpash_zsf@inbox.ru</a>	
<b>Колпашевский участок, с. Озерное</b>	636421, Томская область, Колпашевский р-н, п. Озерное, Тракторная ул., 1	
Телефон	(38-254) 24-171, (38-254) 24-131	
Электронная почта	<a href="mailto:ozernoe07@inbox.ru">ozernoe07@inbox.ru</a>	
<b>Моряковский участок</b>	636516, Томская обл., Томский район, с. Моряковский затон, ул. Ленина, 2	
Телефон	(3822) 92-85-36	
Электронная почта	<a href="mailto:moriakovka@mail.ru">moriakovka@mail.ru</a>	
<b>Самусьский участок</b>	634501, Томская область, п. Самусь, ул. Ленина, 21, каб.116	
Телефон	(3823) 904-418	
Электронная почта	<a href="mailto:toms3@ngs.ru">toms3@ngs.ru</a>	
<b>Томский участок</b>	634024, г. Томск, ул. Причальная д. 6	
Телефон	(3822) 79-04-36, (3822)79-04-26	
Электронная почта	<a href="mailto:tomsk_@ngs.ru">tomsk_@ngs.ru</a>	