



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И Социальный Совет

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/1998/5/Add.1  
10 November 1998

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических  
предписаний и правил безопасности на  
внутренних водных путях

(Семнадцатая сессия, 16-18 февраля 1999 года,  
пункт 3 повестки дня)

**ПОПРАВКИ К РЕКОМЕНДАЦИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ,  
ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ  
(ПРИЛОЖЕНИЕ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ № 17)**

Добавление 1

Записка секретариата

Ниже секретариат воспроизводит те части текста Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР), которые указаны в сопоставительной таблице, приведенной в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.80, и соответствуют главам 14-17 приложения к пересмотренной резолюции № 17.

Настоящим документом - с учетом документов TRANS/SC.3/WP.3/R.63, TRANS/SC.3/WP.3/R.64 и Corr.1 и 2, TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1, TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.1 и Corr.1, TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.2, TRANS/SC.3/WP.3/R.99 и Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/1988/5 - завершается перевод всего текста ПОСР в соответствии с существующей структурой приложения к пересмотренной резолюции № 17.

Правила освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) 1995 года	Приложение к пересмотренной резолюции № 17	Замечания
1	2	3
<p style="text-align: center;"><b>ГЛАВА 16</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ СУДОВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ В ТОЛКАЕМЫЕ СОСТАВЫ, БУКСИРУЕМЫЕ СОСТАВЫ ИЛИ ДЛЯ СЧАЛИВАНИЯ ЛАГОМ</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Статья 16.01</b></p> <p style="text-align: center;">Суда, которые могут использоваться для толкания</p> <p>1. Суда, подлежащие использованию в качестве толкачей, должны иметь надлежащие устройства для толкания. Они должны быть сконструированы и оснащены таким образом, чтобы:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>персонал мог легко и безопасно перемещаться по судну, толкаемому при помощи счальных средств,</li><li>после счаливания они могли принимать фиксированное положение по отношению к счаленным судам и</li><li>не допускалось поперечного смещения судов по отношению друг к другу.</li></ol> <p>2. Если счаливание производится при помощи тросов, то суда, пригодные для толкания, должны быть оборудованы по меньшей мере двумя специальными лебедками либо эквивалентными счальными устройствами.</p>	<p style="text-align: center;">ГЛАВА 14 ТОЛКАЧИ И САМОХОДНЫЕ ГРУЗОВЫЕ СУДА- ТОЛКАЧИ, ТОЛКАЕМЫЕ БАРЖИ И ТОЛКАЕМЫЕ СОСТАВЫ</p> <p>(текст данной главы воспроизведен в документе TRANS/SC.3/104/ Add.3 после его пересмотра Рабочей группой SC.3)</p>	<p style="text-align: center;">См. замечания в документе TRANS/SC.3/ WP.3/R.80</p>

Правила освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) 1995 года	Приложение к пересмотренной резолюции № 17	Замечания
1	2	3
<p>3. Счальные устройства должны обеспечивать жесткое соединение с толкаемым судном или толкаемыми судами.</p> <p>В случае толкаемых составов, включающих толкач и только одно толкаемое судно, счальные устройства должны обеспечивать управляемое сочленение. Необходимые для этого устройства управления должны без труда передавать требуемые усилия, а также легко и безопасно управляться. Аналогичным образом, в случае этих устройств управления применяются статьи 6.02-6.04.</p> <p>4. В случае толкачей таранная переборка, предусмотренная в пункте 1 а) статьи 3.03, не требуется.</p>		
<p style="text-align: center;"><b>Статья 16.02</b></p> <p style="text-align: center;">Суда, поддающиеся буксированию методом толкания</p> <p>1. К баржам, не имеющим рулевого устройства, жилых помещений, машинных отделений или паровых котлов, не относятся положения:</p> <p>a) глав 5-7 и 12;</p> <p>b) пунктов 2-8 статьи 8.06, статьи 10.02 и пункта 1 статьи 10.05.</p> <p>Если имеются рулевые устройства, жилые помещения, машинные отделения или паровые котлы, то к ним применяются соответствующие требования настоящих Правил.</p>		

Правила освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) 1995 года	Приложение к пересмотренной резолюции № 17	Замечания
1	2	3
<p>2. Баржи судна, длина которого <math>L</math> составляет не более 40 м, должны соответствовать, кроме того, следующим предписаниям в отношении конструкции:</p> <p>a) водонепроницаемые поперечные переборки, предусмотренные пунктом 1 статьи 3.03, не требуются в том случае, если фронтальная стенка способна выдержать нагрузку, которая по меньшей мере в 2,5 раза превышает нагрузку, предусмотренную для таранной переборки судна внутреннего плавания с такой же осадкой, построенного в соответствии с предписаниями классификационного общества, признанного всеми прирейнскими государствами и Бельгией;</p> <p>b) в отступление от пункта 1 статьи 8.06 отсеки двойного дна, доступ к которым затруднен, должны опорожняться только в том случае, если их объем превышает 5% водоизмещения баржи судна при предельной разрешенной осадке.</p> <p>3. Другие суда, поддающиеся толканию, должны быть оснащены счальными устройствами, позволяющими обеспечить надежное соединение с другими судами.</p>		

### Статья 16.03

#### Суда, пригодные для обеспечения движения счаленной группы

Суда, которые должны обеспечивать движение счаленной группы, должны быть оборудованы битангами или эквивалентными приспособлениями в таком же количестве, установленными в аналогичных местах и позволяющими обеспечить надежное соединение группы.

Правила освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) 1995 года	Приложение к пересмотренной резолюции № 17	Замечания
1	2	3
<p style="text-align: center;"><b>Статья 16.04</b></p> <p>Суда, пригодные для перемещения в составах</p> <p>Суда, предназначенные для перемещения в составах, должны быть оборудованы счальными устройствами, битенгами или эквивалентными устройствами в таком же количестве, установленными в аналогичных местах и позволяющими обеспечить надежное соединение с другим судном или другими судами состава.</p>		
<p style="text-align: center;"><b>Статья 16.05</b></p> <p>Суда, поддающиеся буксированию</p> <p>1. Суда, которые предполагается использовать для операций по буксированию, должны соответствовать следующим требованиям:</p> <p class="list-item-l1">a) буксируемые устройства должны располагаться таким образом, чтобы при их использовании не возникало опасности для судна, экипажа или груза;</p> <p class="list-item-l1">b) суда, предназначенные для осуществления туерных и буксировочных операций, должны оснащаться буксирующим гаком; должна быть предусмотрена возможность надежной отдачи этого гака из рулевой рубки;</p>		

Правила освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) 1995 года	Приложение к пересмотренной резолюции № 17	Замечания
1	2	3
<p>c) оборудование для буксировки должно включать буксирующую лебедку или гак; должна быть предусмотрена возможность их отдачи из рулевой рубки. Такое оборудование для буксировки должно быть установлено перед плоскостью гребных винтов. Данное предписание не относится к судам, управляемым такими гребными агрегатами, как крыльчатые движители с циклоидальным движением лопастей или движительно-рулевые колонки;</p> <p>d) в отступление от предписаний, изложенных в пункте c), суда, которые предполагается использовать только для вспомогательных буксировочных операций, могут оснащаться таким оборудованием для буксировки, как битенг, который должен устанавливаться перед плоскостью гребных винтов;</p> <p>e) если буксирующие тросы закрепляются на корме судна, то там должны устанавливаться также направляющие арки.</p> <p>2. Суда, длина которых L превышает 86 м, не допускаются к буксировке вниз по течению.</p>		

**Статья 16.06**  
Испытания составов

1. Для выдачи свидетельства о пригодности толкача или самоходной баржи к обеспечению тяги жесткого состава и внесения соответствующей пометки в свидетельство об осмотре Комиссия по освидетельствованию судов принимает решение о том, должны ли быть представлены ей составы и какие из них, и проводит предусмотренные в статье 5.02 судоходные испытания состава в требуемой группе или требуемых группах, которые она сочтет наименее эффективными. Данный состав должен отвечать условиям, предусмотренным в статьях 5.02-5.10.

Комиссия по освидетельствованию судов проверяет, обеспечивается ли при маневровых операциях, предписанных в главе 5, жесткое соединение всех судов состава.

2. Если в ходе испытаний, предусмотренных в пункте 1, используются особые устройства, находящиеся на толкаемых или ведомых счаленных судах, как, например, рулевые устройства, силовые или маневровые установки, устройства гибкого соединения, то для выполнения условий, предусмотренных в статьях 5.02-5.10, в свидетельстве об осмотре судна, обеспечивающего движение состава, необходимо указывать: характер формирования, положение, название и официальный номер принятых в состав судов, оснащенных особыми действующими устройствами.

### Статья 16.07

#### Записи в свидетельстве об осмотре

1. Если какое-либо судно предназначено для толкания состава либо для того, чтобы его толкали в составе, то в свидетельстве об осмотре должна быть сделана пометка о соответствии этого судна применяемым предписаниям статей 16.01-16.06.
2. В свидетельстве об осмотре судна, предназначенного для обеспечения движения, должны быть указаны:
  - a) приемлемые составы и характер их формирования;
  - b) типы сцепления;
  - c) передаваемая максимальная сила сцепления и
  - d) при необходимости минимальная сила разрыва счальных тросов при продольном соединении, а также число оборотов троса.

## ГЛАВА 15

### ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

ГЛАВА 15  
ОСОБЫЕ  
ПОЛОЖЕНИЯ,  
КАСАЮЩИЕ-СЯ  
ПАССА-  
ЖИРСКИХ  
СУДОВ

15-1  
Определения

Определения приведены в главе 1.01 (см. документ TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1).

<p>Область применения не указана. Предписания применяются исключительно в зоне 3. Пассажирские суда должны иметь собственные силовые установки (15.01-2).</p> <p>Общие требования приведены в статье 15.01 (см. документ TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1).</p> <p>Статья 15.03 "Поперечные переборки" приведена в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1.</p> <p>Статья 15.04 "Остойчивость неповрежденного судна и остойчивость при наличии течи" приведена в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1.</p> <p><b>Статья 15.05</b> Расчет числа пассажиров с учетом площади свободной палубы</p> <p>1. При условии соблюдения положений статей 15.04 и 15.06 Комиссия по освидетельствованию судов устанавливает максимальное допустимое число пассажиров нижеследующим образом.</p> <p>a) За основу расчета принимается сумма площадей поверхности свободной палубы, отведенной обычно для пребывания пассажиров.</p>	<p>15-2 Область применения</p> <p>15-3 Общие предписания</p> <p>15-4 Особые требования, касающиеся поперечных переборок</p> <p>15-5 Остойчивость неповрежденного судна и аварийная остойчивость</p> <p>15-6 Расчет числа пассажиров на основе свободной поверхности палубы</p>	<p>См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.80.</p> <p>См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.80.</p>
--	--	---

Вместе с тем в расчетах не должны учитываться площади палубы, занимаемые под каюты и туалеты, а также площади помещений, постоянно или временно используемых при эксплуатации судна, даже если к ним открыт доступ пассажиров. Кроме того, не должны учитываться помещения, находящиеся под главной палубой. Однако в этих расчетах могут учитываться помещения, в которых пол находится ниже уровня главной палубы и выше ее уровня.

- b) Из суммы площадей поверхности, рассчитанных в соответствии с положениями подпункта а), должны быть исключены:
- площади, занимаемые коридорами, трапами и другими проходами;
  - площади, находящиеся под трапами;
  - площади, постоянно занимаемые такелажем или движимым имуществом;
  - площади под спасательными плотами, а также спасательными и иными шлюпками, даже если эти средства расположены на такой высоте, что пассажиры могут стоять под ними;
  - небольшие площади - в частности, между сиденьями, столами, - которые на самом деле не используются.
- c) Число пассажиров определяется из расчета 2,5 пассажира на 1 м<sup>2</sup> площади поверхности свободной палубы, рассчитанной в соответствии с подпунктами а) и б); вместе с тем в случае судов длиной L<sub>F</sub> менее 25 м для расчетов принимается величина 2,8 пассажира.
2. Максимальное разрешенное число пассажиров должно указываться на борту судна четкими надписями в хорошо просматривающихся местах. В случае пассажирских классных судов, эксплуатируемых также с целью проведения дневных экскурсий, число пассажиров должно рассчитываться по аналогии с судами для дневных экскурсий и пассажирскими классными судами и указываться в свидетельстве об осмотре.

При любом таком числе пассажиров должны выполняться требования статей 15.02 и 15.04.

В случае пассажирских классных судов, эксплуатируемых исключительно в рейсах, предусматривающих ночную перевозку пассажиров, допустимое число пассажиров определяется с учетом числа спальных мест.

<p><b>Статья 15.06</b></p> <p>Расстояние безопасности, надводный борт и марки осадки</p> <p>1. Расстояние безопасности должно равняться по меньшей мере сумме следующих значений:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения бортом при допустимом угле крена и</li><li>b) остаточного расстояния безопасности, предписанного в пунктах 2 и 7 статьи 15.04.</li></ul> <p>В случае судов, не имеющих палуб переборок, расстояние безопасности должно составлять по меньшей мере 0,50 м.</p> <p>2. Величина надводного борта должна по меньшей мере равняться сумме следующих значений:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения бортом при угле крена, рассчитанном в соответствии с пунктом 2 статьи 15.04, и</li><li>b) остаточного надводного борта, предписанного в пунктах 2 и 7 статьи 15.04.</li></ul> <p>Надводный борт должен составлять по меньшей мере 0,30 м.</p> <p>3. Плоскость максимальной осадки должна определяться таким образом, чтобы соблюдались расстояние безопасности, предписанное в пункте 1, величина надводного борта, предписанная в пункте 2, а также требования статей 15.02-15.04. Вместе с тем по соображениям безопасности Комиссия по освидетельствованию судов может устанавливать более высокую величину надводного борта или большее расстояние безопасности.</p> <p>4. Марка осадки должна наноситься на оба борта судна в соответствии со статьей 4.04. Разрешается нанесение дополнительных пар марок или непрерывной линии. Место нанесения этих марок должно быть четко указано в свидетельстве об осмотре.</p>	15-7 Надводный борт, расстояние безопасности и грузовые марки	См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/ WP.3/R.80.
<p><b>Статья 15.07</b></p> <p>Оборудование для пассажиров</p> <p>1. Части палуб, предназначенные для пассажиров и не являющиеся закрытыми пространствами, должны быть обнесены фальшбортом или леерным устройством высотой не менее 1,00 м. Леер должен быть устроен таким образом, чтобы дети не могли выпасть через него. Отверстия и устройства, используемые для доступа на судно или выхода с него, а также отверстия для погрузки или выгрузки должны быть оснащены надлежащим средством безопасности.</p> <p>Сходни должны иметь ширину не менее 0,60 м; с каждой стороны они должны иметь леер, протягиваемый на бушприте.</p> <p>2.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Проходы и трапы, а также двери и выходы, предназначенные для пассажиров, должны иметь ширину не менее 0,80 м. Ширина дверей пассажирских кают других малых помещений может быть уменьшена до 0,70 м.</li></ul>	15-8 Помещения и устройства, предназначенные для пассажиров	

Если для доступа к части судна или помещению, предназначенному для пассажиров, служит только один коридор или трап, то их ширина должна составлять не менее 1 м. На судах длиной  $L_f$  менее 25 м Комиссия по освидетельствованию судна может санкционировать ширину менее 0,80 м.

Для помещений или группы помещений, предназначенных для более чем 80 пассажиров, суммарная ширина всех выходов, которые предусмотрены для пассажиров и которыми они должны воспользоваться в случае необходимости, должна составлять не менее 0,01 м на пассажира.

- b) Помещения или группы помещений, предназначенные или оборудованные не менее чем для 30 пассажиров либо имеющие спальные места не менее чем для 12 пассажиров, должны иметь по меньшей мере два выхода. Выходом считается водонепроницаемая дверь в оборудованной в соответствии с пунктами 2, 4 или 5 статьи 15.03 переборке, обеспечивающая доступ в соседний отсек, из которого можно выйти на верхнюю палубу.

Эти выходы должны быть оборудованы надлежащим образом. Если общая ширина выходов, предусмотренных в подпункте а), определяется по числу пассажиров, то ширина каждого выхода должна составлять не менее 0,005 м на пассажира. За исключением тех случаев, когда речь идет о пассажирских классных судах, один из этих двух выходов может быть заменен двумя запасными выходами.

Если помещения находятся под основной палубой, то они должны иметь не менее одного выхода либо при необходимости один запасный выход, ведущий непосредственно на палубу или на открытый воздух. Это требование не относится к каютам.

Площадь отверстия запасного выхода должна составлять не менее  $0,36 \text{ м}^2$ , а его длина с самой короткой стороны - не менее 0,50 м.

- c) Трапы под основной палубой должны быть расположены между двумя вертикальными плоскостями каждого борта на расстоянии не менее  $1/5 B_f$  от обшивки. Это расстояние не является обязательным, если в том же помещении имеется по крайней мере один трап по каждому борту. Трапы должны иметь поручни с каждой стороны; для трапов с внутренней шириной менее 0,90 м достаточно поручня с одной стороны.

<p>3. Двери пассажирских салонов, за исключением дверей, открывающихся в коридоры, должны открываться наружу либо быть раздвижными; во время эксплуатации судна должна быть исключена возможность запирания их на ключ или на задвижку посторонними лицами.</p> <p>Двери кают должны быть сконструированы таким образом, чтобы в любой момент их можно было бы отпереть также снаружи.</p> <p>4. Должны четко указываться пути эвакуации и запасные выходы; эти указатели должны освещаться при помощи аварийного освещения.</p> <p>5. На борту судов, допущенных к перевозке не более 300 пассажиров, должен быть предусмотрен по меньшей мере один туалет на 150 пассажиров. На борту судов, допущенных к перевозке более 300 пассажиров, должны быть предусмотрены раздельные мужские и женские туалеты из расчета не менее одного на 200 пассажиров.</p> <p>6. Доступ посторонних лиц в те части судна, которые не отведены для пассажиров, в частности в рулевую рубку и машинные отделения, должен быть запрещен. Кроме того, у входа в эти части судна на видном месте должны быть нанесены надписи "вход запрещен" или соответствующая пиктограмма.</p> <p>7. В доступных для пассажиров местах в качестве стекол окон должны использоваться только закаленные стекла, многослойные стекла или синтетические материалы, приемлемые с точки зрения защиты от пожара.</p> <p>Статья 15.08 "Особые требования в отношении спасательных средств" приведена в документе TRANS/SC.3/WP.3/1998/5.</p> <p>Статья 15.09 "Противопожарная охрана в зоне нахождения пассажиров" приведена в документе TRANS/SC.3/WP.3/1998/5.</p>	15 - 9 Особые требования, касающиеся спасательных средств 15-10 Противопожар- ная защита	См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/ WP.3/R.80
--	--	--

Статья 15.10  Дополнительные требования	15-11 Дополнительные требования	См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/ WP.3/R.80
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Освещение должно обеспечиваться только при помощи электрических установок.</li><li>2. Должна быть предусмотрена аварийная электроустановка по смыслу пункта 2 статьи 9.18.</li><li>3. Если непосредственная переговорная связь между рулевой рубкой и судовым салоном и служебными помещениями, а также между носом и кормой судна и местами, отведенными для пассажиров, невозможна, то должны быть предусмотрены устройства, позволяющие обеспечить надежную и беспрепятственную двустороннюю связь.</li><li>4. Суда длиной <math>L_F</math> не менее 40 м либо суда, допущенные к перевозке более 75 пассажиров, должны быть оснащены системой оповестительной связи, рассчитанной на всех пассажиров.</li><li>5. На пассажирских классных судах должно быть предусмотрено устройство подачи сигнала тревоги, включая:<ol style="list-style-type: none"><li>a) устройство подачи сигнала тревоги для командования и экипажа.<p>Такой сигнал тревоги должен подаваться только в помещениях, отведенных для командования и экипажа; должна быть обеспечена возможность отключения этого устройства командованием. Возможность включения сигнала тревоги должна быть обеспечена по меньшей мере в следующих местах:</p><p>в каждой каюте;</p><p>в коридорах, лифтах и выгородках трапов, с тем чтобы расстояние до ближайшего устройства подачи сигнала тревоги не превышало 10 м и по меньшей мере одно такое устройство на отсек было водонепроницаемым;</p><p>в салонах, кают-компаниях и аналогичных помещениях;</p><p>в машинных отделениях, камбузах и других аналогичных помещениях, где существует опасность возникновения пожара;</p></li></ol></li></ol>		

- b) устройство подачи сигнала тревоги для пассажиров.

Такой сигнал тревоги должен отчетливо и безошибочно восприниматься во всех помещениях, отведенных для пассажиров. Должна быть обеспечена возможность его включения из рулевой рубки и из места постоянной вахты экипажа.

Устройство подачи сигнала тревоги должно быть защищено от неприемлемого использования.

6. Пассажирские классные суда должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, позволяющей связаться с общественной телефонной сетью.
7. Должны быть достаточным образом освещены по меньшей мере следующие места:
- a) места хранения коллективных спасательных средств и те места, где они обычно подготавливаются к использованию;
  - b) эвакуационные пути, места, отведенные для пассажиров, коридоры, лифты и трапы в жилых помещениях, места, где находятся каюты и прочие жилые помещения;
  - c) указатели эвакуационных путей и аварийных выходов;
  - d) машинные отделения и выходы из них;
  - e) рулевая рубка;
  - f) помещение, где находится аварийный источник тока;
  - g) места, где находятся огнетушители и противопожарные насосы;
  - h) места сбора пассажиров и экипажа в случае опасности.
8. На борту пассажирских классных судов должен иметься план обеспечения безопасности с указанием задач экипажа и персонала, предусмотренный Полицейскими правилами плавания по Рейну. Должны быть указаны соответствующие задачи на случай:
- a) течи;
  - b) пожара на борту;
  - c) эвакуации пассажиров;
  - d) обнаружения человека за бортом.

<p>План обеспечения безопасности должен включать схему судна, на которой должны быть четко и ясно указаны:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) спасательные средства и приспособления по обеспечению безопасности;</li><li>b) водонепроницаемые двери, находящиеся под палубой, и устройства для их задраивания, а также другие отверстия, предусмотренные, например, в пунктах 2 и 6 статьи 15.03;</li><li>c) огнестойкие двери;</li><li>d) противопожарные шиберы;</li><li>e) устройства подачи сигнала тревоги;</li><li>f) система предупреждения о пожаре;</li><li>g) установки для тушения пожара и огнетушители;</li><li>h) пути эвакуации и запасные выходы;</li><li>i) аварийный источник тока;</li><li>j) устройства управления вентиляционными установками;</li><li>k) заземление;</li><li>l) устройства перекрытия системы подачи топлива по трубопроводу;</li><li>m) установки, функционирующие на сжиженном газе;</li><li>n) громкоговорители;</li><li>o) радиотелефонные станции.</li></ul> <p>План обеспечения безопасности и схема судна должны быть одобрены Комиссией по освидетельствованию судна и вывешены в соответствующих местах таким образом, чтобы их было хорошо видно.</p> <p>9. На пассажирских классных судах в надлежащих местах для пассажиров должен быть выведен общий план эвакуации. Этот план может быть объединен с планом обеспечения безопасности, предусмотренным в пункте 8.</p>		
--	--	--

В каждой каюте должны быть вывешены необходимые правила поведения пассажиров в случае тревоги, пожара, аварии и эвакуации, а также указаны места хранения спасательных средств.

Эти инструкции должны быть изложены на английском, немецком, нидерландском и французском языках.

10. В случае судов, для изготовления корпуса которых использованы дерево, алюминий или синтетические материалы, в машинных отделениях должны использоваться материалы, предусмотренные в пунктах 3 и 5 статьи 3.04, либо машинные отделения должны быть оснащены стационарной установкой для тушения пожара по смыслу пункта 5 статьи 10.03.

### **Статья 15.11**

#### **Оборудование для сбора и удаления сточных вод**

1. Пассажирские суда, в которых имеется более 50 спальных мест для пассажиров, должны быть оборудованы либо резервуарами для сбора сточных вод, либо судовыми водоочистными станциями.
2. Цистерны, предназначенные для сбора сточных вод, должны иметь достаточный объем. На этих цистернах должно быть предусмотрено устройство, позволяющее измерить степень их наполнения. Для опорожнения этих цистерн должны быть предусмотрены надлежащие судовые насосы и система труб, через которые сточные воды могут быть отведены к швартовным устройствам по оба борта судна. Система труб должна быть оснащена водоотливными фитингами в соответствии с европейским стандартом EN 1306.
3. Судовые водоочистные станции должны быть в состоянии гарантировать постоянно и без предварительного разбавления поступление воды, соответствующей стандартам качества, приведенным в Полицейских правилах плавания по Рейну, и должны быть оснащены приспособлением для взятия проб.

<p>Отдельной главы по этой теме нет. В ПОСР правила, применимые к сигнальным системам и системам защиты, установленным в машинных отделениях, излагаются в статьях 8.03 (см. документ TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.1), 9.19-9.21 (см. выше) и 15.09-8 (см. ниже).</p> <p><b>Статья 9.19</b></p> <p>Сигнальные системы и системы защиты для механического оборудования</p> <p>Сигнальные системы и системы защиты, предназначенные для наблюдения за механическим оборудованием и его предохранения, должны отвечать следующим требованиям:</p> <p>a) Сигнальные системы</p> <p>Сигнальные системы должны быть сконструированы таким образом, чтобы неисправность в такой системе не могла привести к повреждению контролируемого оборудования и устройства.</p> <p>Двоичные передатчики должны изготавливаться по принципу тока покоя или по принципу наблюдаемого рабочего тока.</p>	<p>ГЛАВА 16</p> <p>АВТОМАТИЗАЦИЯ</p>	<p>См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.80</p>
---	--------------------------------------	--

<p>Световые сигналы тревоги должны оставаться видимыми до устранения неисправности; должна обеспечиваться возможность проведения различия между сигналом тревоги с подтверждением приема и сигналом тревоги без подтверждения приема. Каждый сигнал тревоги должен предполагать также звуковой сигнал. Должна быть обеспечена возможность отключения звуковых сигналов. Отключение звукового сигнала не должно препятствовать включению сигнала тревоги по новой причине.</p> <p>Допускаются отступления от этих положений в случае сигнальных устройств, обеспечивающих учет менее пяти параметров.</p> <p>b) Системы защиты</p> <p>Системы защиты должны быть сконструированы таким образом, чтобы до достижения критического состояния в функционировании устройства они его отключали, снижали его нагрузку или передавали соответствующую команду в место постоянной вахты.</p> <p>Двоичные передатчики должны функционировать по принципу рабочего тока.</p> <p>Если системы защиты не оборудованы приспособлением самоконтроля, то должна быть обеспечена возможность проверки их функционирования.</p> <p>Системы защиты должны функционировать автономно от других систем.</p>		
---	--	--

**Статья 9.20**  
Электронное оборудование

1. Общие положения

Условия проведения испытаний, изложенные в пункте 2, применяются только в случае электронной аппаратуры, а также внешних электронных приборов рулевых устройств (рулевых установок) и машин, необходимых для обеспечения тяги судна.

2. Условия проведения испытаний

- a) Испытания не должны приводить к поломке или сбою в работе электронных приборов. Прибор, находящийся в рабочем режиме, должен испытываться в соответствии с международными нормами, изложенными, например, в публикации МЭК 92-504, за исключением испытания на морозоустойчивость - испытания, заключающегося в проверке рабочих характеристик.
- b) Колебания напряжения и частоты

	Рабочие параметры	Колебания	
		постоянные	кратковременные
В обычном режиме	частота напряжение	$\pm 5\%$ $\pm 10\%$	$\pm 10\% \text{ } 5 \text{ с}$ $\pm 20\% \text{ } 1,5 \text{ с}$
При функционировании с аккумулятором	напряжение	+30%/-25%	-

- c) Испытание на жароустойчивость

Образец выдерживается в течение получаса под температурой +55°C; после его нагревания до этой температуры он выдерживается под ней в течение 16 часов. Затем проводится испытание рабочих характеристик.

d) Испытание на морозоустойчивость

Образец, находящийся в нерабочем режиме, охлаждается до -25°C и выдерживается под этой температурой в течение двух часов. Затем температура повышается до 0°C и проводится испытание его рабочих характеристик.

e) Виброиспытание

Виброиспытание должно проводиться при резонансной частоте колебаний прибора или его деталей во всех трех осях, причем каждый раз в течение 90 минут. Если четкого резонанса не происходит, то виброиспытание проводится при частоте колебаний 30 Гц.

Виброиспытание проводится на основе синусоидальных колебаний в следующих границах:

В обычном режиме:

$f = 2,0\text{--}13,2 \text{ Гц}$ ;  $a = \pm 1 \text{ мм}$   
(амплитуда  $a = \frac{1}{2}$  диапазона вибрации)

$f = 13,2 \text{ Гц} \text{ -- } 100 \text{ Гц}$ ; ускорение  $\pm 0,7 \text{ g}$ .

Оборудование, предназначенное для установки на дизельных двигателях или на рулевых устройствах, должно испытываться следующим образом:

$f = 2,0\text{--}25 \text{ Гц}$ ;  $a = \pm 1,6 \text{ мм}$   
(амплитуда  $a = \frac{1}{2}$  диапазона колебаний)

$f = 25 \text{ Гц} \text{ -- } 100 \text{ Гц}$ ; ускорение  $\pm 4 \text{ g}$ .  
Датчики, предназначенные для установки в выпускных трубах дизельных двигателей, могут подвергаться ощутимо более значительной нагрузке. Это обстоятельство следует учитывать при проведении испытаний.

f) Испытания на электромагнитную совместимость должны проводиться на основе публикаций МЭК-801-2, 801-3, 801-4, 801-5, испытание третьей степени.

- g) Доказательства того, что электронные приборы соответствуют этим условиям испытания, должны предstawляться заводом-изготовителем. Таким доказательством считается также свидетельство, выданное классификационным обществом.

### Статья 9.21

#### Электромагнитная совместимость

Функционированию электрического и электромагнитного оборудования не должен препятствовать электромагнитный фон. Общие сопутствующие меры должны быть направлены на:

- перекрытие каналов связи между источником помех и эксплуатируемыми приборами;
- воздействие на источник помех для их ограничения;
- снижение чувствительности эксплуатируемых приборов к помехам.

### ГЛАВА 11

#### ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

Статьи 11.1-11.10 приведены в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1

### Статья 11.11

#### Лебедки

- Лебедки должны быть сконструированы таким образом, чтобы они позволяли работать в условиях полной безопасности. Они должны быть оснащены приспособлением, препятствующим непреднамеренному возвращению груза. Лебедки, не оборудованные устройством автоматической блокировки, должны быть оснащены стопором, соответствующим их силе тяги.

### ГЛАВА 17

#### ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ ДЛЯ ЭКИПАЖА И РАБОЧИЕ МЕСТА

См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/ WP.3/R.80

Статья 3.03 "Корпус" приведена в документе TRANS/SC.3/ WP.3/R.84/Rev.1

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>2. Лебедки, приводящиеся в движение вручную, должны быть оборудованы приспособлением, препятствующим обратному ходу рукоятки. Лебедки, которые могут приводиться в движение как механически, так и вручную, должны быть сконструированы таким образом, чтобы механический привод не мог привести в движение ручное управление.</p> <p>Статья 11.12 приведена в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.1.</p> |  |  |
|---|--|--|

## ГЛАВА 12

### ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

#### Статья 12.01

##### Общие требования

- На судах должны быть предусмотрены жилые помещения для лиц, которые обычно проживают на борту, по крайней мере для минимального экипажа.
- Жилые помещения должны быть сооружены, оборудованы и оснащены таким образом, чтобы они отвечали требованиям в отношении безопасности, охраны здоровья и уюта лиц, находящихся на борту. Они должны быть легкодоступными, надежными и изолированными от холода и жары.
- Комиссия по освидетельствованию судна может допускать отступления от предписаний настоящей главы, если безопасность и охрана здоровья лиц, находящихся на борту, гарантируются иным образом.
- Комиссия по освидетельствованию судна указывает в свидетельстве об осмотре ограничения режима эксплуатации или условий введения в эксплуатацию судна, вытекающие из отступлений, предусмотренных в пункте 3.

Статья 12.02 приведена в документе TRANS/SC.3/WP.3/1998/5.

**Статья 12.03**

**Санитарное оборудование**

1. На судах, имеющих жилые помещения, должно быть предусмотрено следующее минимальное санитарное оборудование:
  - a) один туалет из расчета на единицу жилья или на шестерых членов экипажа. Должна быть обеспечена возможность проветривания туалета свежим воздухом;
  - b) один умывальник с кранами холодной и горячей воды и с водоотводным стоком, подсоединеный к источнику снабжения питьевой водой, из расчета на единицу жилья или на четырех членов экипажа;
  - c) душ или ванна с кранами холодной и горячей воды, подсоединенные к источнику снабжения питьевой водой, из расчета на единицу жилья или на шестерых членов экипажа.
2. Санитарное оборудование должно находиться в непосредственной близости от жилых помещений. Дверь туалета не должен открываться непосредственно в камбуз, столовую или кают-компанию.
3. Площадь туалета должна составлять по меньшей мере 1 м<sup>2</sup>, причем ширина - минимум 0,75 м, а длина - минимум 1,10 м. Площадь туалета в каюте, рассчитанной максимум на двоих, может быть меньшей. Если в туалете имеется умывальник или душ, то его площадь должна быть увеличена по крайней мере с учетом площади, занимаемой умывальником и душем (или в соответствующем случае ванной).

**Статья 12.04**

Камбузы

1. Камбузы могут объединяться с жилыми помещениями.
2. Камбузы должны иметь:
  - a) плиту;
  - b) сточный желоб со сливом;
  - c) источник снабжения питьевой водой;
  - d) холодильник;
  - e) достаточную площадь для уборки, работы и хранения провианта.
3. Отведенная для приема пищи часть камбуза, объединенного с жилым помещением, должна быть достаточной для размещения тех членов экипажа, которые, как правило, питаются совместно. Ширина мест для сидения должна составлять не менее 0,60 м.

**Статья 12.05**

Питьевая вода

1. На судах, где имеются жилые помещения, должны быть предусмотрены один или несколько резервуаров с питьевой водой. На отверстиях, через которые заполняются резервуары с питьевой водой, и на трубопроводе, используемом для подвода питьевой воды, должно быть четко указано, что они предназначены исключительно для питьевой воды. Водонаполнительные муфты, предназначенные для питьевой воды, должны устанавливаться над палубой.

<p>2. Резервуары с питьевой водой должны:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) предохраняться от чрезмерного нагревания;</li><li>b) иметь емкость по меньшей мере 150 л из расчета на одного человека, обычно проживающего на борту, однако с учетом по меньшей мере минимальной численности экипажа;</li><li>c) быть сконструированными из устойчивого к коррозии материала, не представляющего опасности в физиологическом отношении;</li><li>d) быть оснащены надлежащим отверстием для внутренней очистки, которое могло бы закрываться на ключ;</li><li>e) быть оборудованы индикатором уровня воды;</li><li>f) быть оборудованы вентиляционными патрубками, выходящими на свежий воздух или оснащенными надлежащими фильтрами.</li></ul> <p>3. Резервуары с питьевой водой не должны иметь общих стенок с другими резервуарами. Водопроводные трубы, предназначенные для питьевой воды, не должны проходить через резервуары, вмещающие другие жидкости. Коммуникационные средства соприкосновения системы подачи питьевой воды с системами подачи газа или других жидкостей, помимо питьевой воды, не должны проходить через резервуары с питьевой водой.</p> <p>4. В баках для питьевой воды, находящихся под давлением, должен использоваться только сжатый воздух естественного состава. Если воздух нагнетается при помощи компрессоров, то непосредственно перед баком для воды, находящимся под давлением, должны устанавливаться надлежащие воздушные фильтры и маслоуловители, за исключением тех случаев, когда вода отделяется от воздуха экраном.</p>		
---	--	--

## **Статья 12.06**

### **Отопление и вентиляция**

1. Должна обеспечиваться возможность отопления жилых помещений в соответствии с их назначением. Отопительные установки должны соответствовать возможным метеорологическим условиям.
2. Должна обеспечиваться возможность надлежащего вентилирования жилых помещений и кают даже в том случае, если двери закрыты. Система подачи и удаления воздуха должна обеспечивать достаточную циркуляцию воздуха при любых климатических условиях.
3. Жилые помещения должны быть сконструированы и оборудованы таким образом, чтобы в максимально возможной степени затруднялся доступ в них отработанного вентиляционного воздуха из других судовых помещений, например из машинных отделений или трюмов; в случае принудительного вентилирования отверстия, предназначенные для приема воздуха, должны быть оборудованы соответствующим образом с учетом вышеприведенных требований.

## **Статья 12.07**

### **Другое оборудование жилых помещений**

1. Каждый член экипажа, проживающий на борту, должен иметь индивидуальную койку и закрывающейся на ключ шкаф для одежды. Минимальные внутренние габариты койки должны составлять 2,00 м x 0,90 м.
2. Вне кают должны быть предусмотрены надлежащие места для хранения и просушки рабочей одежды.
3. Все помещения должны иметь электрическое освещение. Установка дополнительных ламп, работающих на газовом или жидкокомплексном топливе, допускается только в судовых салонах. Осветительные устройства, функционирующие на жидкокомплексном топливе, должны быть изготовлены из металла и должны работать только на топливе, у которого температура вспышки превышает 55°C, или на керосине. Они должны быть установлены либо закреплены таким образом, чтобы не возникало опасности пожара.

<p><b>ГЛАВА 13</b></p> <p><b>ОТОПИТЕЛЬНОЕ, КУХОННОЕ И ХОЛОДИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, РАБОТАЮЩЕЕ НА ТОПЛИВЕ</b></p> <p><b>Статья 13.01</b></p> <p>Общие требования</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Отопительное, кухонное и холодильное оборудование, работающее на жидким газе, должно соответствовать предписаниям главы 14 настоящих Правил.</li><li>2. Отопительное, кухонное и холодильное оборудование, включая вспомогательные устройства, должно быть сконструировано и установлено таким образом, чтобы оно не представляло опасности даже в случае перегрева; оно должно монтироваться таким образом, чтобы исключалась возможность служебного изменения его положения.</li><li>3. Оборудование, упомянутое в пункте 2, не должно эксплуатироваться в помещениях, где хранятся или используются вещества, у которых температура вспышки ниже 55°C. Через эти помещения не должны проходить никакие отводные трубопроводы этого оборудования.</li><li>4. Должна быть обеспечена подача воздуха, необходимого для горения.</li><li>5. Отопительное оборудование должно быть прочно соединено с дымовыми трубами. Эти трубы должны быть оснащены надлежащими оголовками или приспособлениями для защиты от ветра. Они должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивалась возможность их чистки.</li></ol> <p><b>Статья 13.02</b></p> <p>Использование жидкого топлива и оборудования, работающего на нефти</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Если оборудование работает на жидком топливе, то может использоваться лишь топливо с температурой вспышки выше 55°C.</li></ol>	<p>17-5 Отопительное, кухонное и холодильное оборудование</p> <p>См. замечания, приведенные в документе TRANS/SC.3/ WP.3.R.80</p>
---	---

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>2. В отступление от положений пункта 1 в жилых помещениях и рулевых рубках может использоваться кухонное оборудование, а также приборы с фитильными горелками, используемые для отопления и охлаждения и функционирующие на керосине, при условии, что емкость их резервуара питания не превышает 12 литров.</p> <p>3. Приборы с фитильными горелками должны:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) быть оборудованы металлическим топливным резервуаром, заливная горловина которого должна закрываться и который не должен иметь мягкой пайки ниже уровня максимального наполнения, а также быть сконструированы и установлены таким образом, чтобы их топливный резервуар не мог случайно открыться или опорожниться;</li><li>b) зажигаться без применения какого-либо иного жидкого топлива;</li><li>c) быть установлены таким образом, чтобы гарантировалось удаление горючего газа.</li></ul> |  |  |
|---|--|--|

### Статья 13.03

Печи с испарительными горелками и отопительное оборудование с форсунками

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <p>1. Печи с испарительными горелками и отопительное оборудование с форсунками должны быть изготовлены в соответствии с установленными требованиями.</p> <p>2. Если печь с испарительными горелками и отопительное оборудование с форсунками установлены в машинном отделении, то подача воздуха и работа двигателей должны быть обеспечены таким образом, чтобы отопительный прибор и двигатели могли функционировать одновременно, причем в условиях полной безопасности и автономно друг от друга. При необходимости следует предусмотреть отдельную подачу воздуха. Данное оборудование должно быть сконструировано таким образом, чтобы огонь из печи не мог достичь других приборов, установленных в машинном отделении.</p> |  |  |
|--|--|--|

#### Статья 13.04

##### Печь с испарительными горелками

1. Должна обеспечиваться возможность зажигания печей с испарительными горелками без использования другого жидкого топлива. Они должны закрепляться над металлическим каплесборником высотой не менее 20 мм и вместимостью не менее двух литров, который способен принять все вытекающее топливо.
2. В случае печей с испарительными горелками, установленных в машинных отделениях, металлический каплесборник, упомянутый в пункте 1, должен иметь глубину не менее 200 мм. Внутренняя кромка испарительной горелки должна находиться над кромкой каплесборника. Кроме того, каплесборник должен возвышаться по меньшей мере на 100 мм над полом.
3. Печи с испарительными горелками должны быть оснащены надлежащим регулятором, который в любом из выбранных положений регулировки обеспечивал бы практически постоянную подачу топлива на горелку и не допускал бы утечки горючего при случайном погасании огня. Надлежащими считаются те регуляторы, которые способны функционировать даже при сотрясении и наклоне до 12° и которые, помимо поплавка регулирования уровня, оснащены:
  - a) запорным устройством, срабатывающим надежно и эффективно в случае превышения допустимого уровня, или
  - b) сливной трубой при условии, что каплесборник имеет достаточную емкость, чтобы принять содержимое топливного резервуара.
4. Если топливный резервуар печи с испарительными горелками установлен отдельно, то:
  - a) высота его установки не должна превышать уровень, предусмотренный предписаниями завода-изготовителя данного оборудования, касающимися условий его функционирования;
  - b) он должен размещаться таким образом, чтобы исключалась возможность его недопустимого нагревания;
  - c) должна быть предусмотрена возможность перекрытия подачи топлива с палубы.

5. Дымовые трубы печей с испарительными горелками должны иметь приспособление, не допускающее возможность обратной тяги.

### **Статья 13.05**

#### **Отопительное оборудование с форсунками**

Отопительное оборудование с форсунками должно соответствовать, в частности, следующим требованиям:

- a) до подачи топлива должно обеспечиваться надлежащее проветривание печи;
- b) подача топлива должна регулироваться терmostатом;
- c) воспламенение топлива должно осуществляться при помощи электрического приспособления или зажигательной трубки;
- d) оборудование, контролирующее пламя, должно отключать подачу топлива в случае затухания огня;
- e) основной выключатель должен находиться в легкодоступном месте за пределами места установки оборудования.

### **Статья 13.06**

#### **Оборудование с системой воздушного отопления**

Оборудование с системой воздушного отопления, включая камеру сгорания, вокруг которой используемый для отопления воздух нагнетается под давлением в распределительную систему либо в соответствующее место, должно отвечать следующим требованиям:

- a) если топливо распыляется под давлением, то подача воздуха для горения должна обеспечиваться воздуходувкой;

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <p>b) камера сгорания должна надлежащим образом проветриваться перед зажиганием форсунки. Можно считать, что такое проветривание осуществляется, если воздуходувка, нагнетающая воздух для горения, продолжает работать после затухания пламени;</p> <p>c) подача топлива должна прекращаться автоматически:</p> <p>в случае погасания огня;<br/>если поступает недостаточно воздуха для горения;<br/>если температура нагретого воздуха превышает заранее установленный уровень или<br/>если в предохранительные устройства прекращает поступать электрический ток.</p> <p>В этих случаях подача топлива после перебоя не должна возобновляться автоматически.</p> <p>d) Должна быть обеспечена возможность отключения воздуходувок, нагнетающих воздух для горения и воздух для отопления, за пределами отапливаемого помещения.</p> <p>e) Если воздух для отопления нагнетается снаружи, то всасывающие отверстия должны находиться по возможности на значительной высоте от уровня палубы. Они должны быть устроены таким образом, чтобы в них не могли попадать капли дождя и водяная пыль.</p> <p>f) Трубы, предназначенные для подачи воздуха для отопления, должны изготавливаться из металла.</p> <p>g) Должна быть исключена возможность полного закрытия отверстий выпуска воздуха для отопления.</p> <p>h) В случае возможной утечки топлива должна быть исключена возможность его попадания в трубы, предназначенные для воздуха, используемого для отопления.</p> <p>i) В машинном отделении должна быть исключена возможность вдыхания воздуха из системы воздушного отопления.</p> |  |  |
|--|--|--|

**Статья 13.07**

**Отопление с использованием твердого топлива**

1. Отопительное оборудование, работающее на твердом топливе, должно устанавливаться на листовом металле с выступами, не допускающими попадания горящего топлива или горячего пепла за его пределы.

Данное предписание не применяется в случае оборудования, установленного в отсеках, изготовленных из огнеупорных материалов и предназначенных исключительно для размещения парового котла.

2. Паровые котлы, работающие на твердом топливе, должны быть оборудованы терmostатами, обеспечивающими поступление воздуха, необходимого для горения.
3. Поблизости от каждого отопительного прибора должны находиться средства, позволяющие без труда потушить раскаленный пепел.

-----