



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2002/2
31 July 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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
(Двадцать третья сессия, 19-21 марта 2002 года,
пункт 3 повестки дня)

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

Записка секретариата

Ниже воспроизводится текст измененной главы 10В приложения к пересмотренной резолюции № 17, подготовленный секретариатом в результате обсуждения, проведенного Рабочей группой SC.3/WP.3 на ее двадцать первой сессии, и после внесения ею в эту главу поправок (TRANS/SC.3/WP.3/42, пункт 9). Новые положения или положения, которые отличаются от нынешнего текста приложения, выделены жирным шрифтом.

На этой сессии было решено вернуться к окончательному рассмотрению и принятию этой главы на двадцать третьей сессии Рабочей группы с учетом рекомендаций группы добровольцев относительно возможного включения в текст этой главы положений, касающихся радиолокационных установок и указателей скорости поворота.

ГЛАВА 10В

РУЛЕВАЯ РУБКА

10В-1 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

10В-1.1 Должна быть предусмотрена возможность управления главными двигателями и рулевыми устройствами и контроля за ними из рулевой рубки. Пуск и остановка главных двигателей, которые оснащены муфтой сцепления, управляемой с рулевого поста, или которые приводят в действие движительно-рулевые колонки, управляемые с рулевого поста, должны осуществляться только из машинного отделения¹.

10В-1.2 Управление каждым двигателем должно осуществляться одним рычагом, перемещающимся по дуге окружности в вертикальной плоскости, приблизительно параллельной продольной оси судна. Перемещение этого рычага в направлении носа судна должно вызывать передний ход, а его перемещение в сторону кормы – задний ход. Пуск и реверсирование двигателя должны осуществляться с помощью этого же рычага. Нейтральное положение рычага должно обозначаться отчетливо различимым щелчком или отчетливо различимой маркировкой². Угол перемещения рычага из нейтрального положения в положение "полный вперед", а также из нейтрального положения в положение "полный назад" не должен превышать 90°.

10В-1.3 Рулевая рубка должна быть оборудована регулируемыми системами отопления и вентиляции³. Приспособление для затемнения рулевой рубки не должно препятствовать ее вентилированию.

10В-1.4 Степень прозрачности стекол, используемых в рулевых рубках, должна составлять по меньшей мере 75%⁴.

¹ См. Правила освидетельствования судов на Рейне (ПОСР), статья 7.04.1 (TRANS/SC.3/WP.3/1998/5).

² См. ПОСР, статья 7.04.2.

³ См. ПОСР, статья 7.10.

⁴ См. ПОСР, статья 7.02.5.

10B-1.5 В нормальных эксплуатационных условиях уровень шума, производимого судном, не должен превышать 70 дБ (А) на уровне головы рулевого. Однако Администрация может допускать в рулевой рубке на уровне головы рулевого уровень шума 75 дБ (А) для судов длиной не более 30 м, за исключением судов-толкачей.

10B-1.6 Контрольные лампы или любое другое равноценное устройство для контроля за сигнально-отличительными огнями должны быть установлены в рулевой рубке, если такой контроль не может осуществляться непосредственно из рулевой рубки⁵.

10B-2 БЕСПРЕПЯТСТВЕННЫЙ ОБЗОР

10B-2.1 С рулевого поста должен в достаточной степени обеспечиваться беспрепятственный обзор во всех направлениях.

10B-2.2 Считается, что в достаточной степени беспрепятственный обзор с поста управления во всех направлениях обеспечен, если соблюдены следующие условия:

- i) беспрепятственное поле зрения с рабочего места рулевого должно представлять собой дугу горизонта величиной не менее 240°. Из этой величины поля зрения не менее 140° должно приходиться на переднюю половину круга;
- ii) по обычной оси наблюдения рулевого не должны располагаться оконные рамы, мачты и т.п.;
- iii) обзор через окна по обычной оси зрения рулевого должен обеспечиваться при всех погодных условиях (дождь, снег, мороз) при помощи соответствующих устройств;
- iv) **если беспрепятственный обзор в направлении кормы не обеспечивается в достаточной степени, то компетентный орган по освидетельствованию судов может потребовать принятия таких других мер, как установка вспомогательных оптических устройств⁶.**

⁵ См. ПОСР, статья 7.05.2.

⁶ См. ПОСР, статья 7.02.3 (TRANS/SC.3/WP.3/1998/5).

10B-2.3 "Мертвая" зона перед носом незагруженного судна не должна превышать 250 м. Использование для сокращения "мертвой" зоны оптических устройств не должно приниматься во внимание в целях соблюдения настоящего требования.

10B-3 ТРЕБОВАНИЯ К ОБОРУДОВАНИЮ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ, НАБЛЮДЕНИЯ И РЕГИСТРАЦИИ⁷

10B-3.1 Органы управления должны легко переводиться в рабочее положение, которое должно быть совершенно очевидным.

10B-3.2 Показания контрольных приборов должны легко считываться независимо от условий освещения внутри рулевой рубки. Должна обеспечиваться возможность плавного регулирования освещения этих приборов до полного выключения, с тем чтобы оно не вызывало ослепления и не ухудшалась видимость.

10B-3.3 Должна быть предусмотрена система проверки контрольных ламп⁸.

10B-3.4 Должна обеспечиваться возможность четко определять, находится ли система в рабочем состоянии. Если ее рабочее состояние указывается световым сигналом, то его цвет должен быть зеленым⁹.

10B-3.5 Любое нарушение работы или неисправность систем, требующих наблюдения, должны указываться красными световыми сигналами¹⁰.

10B-3.6 Звуковое предупреждение должно звучать одновременно с включением красных световых сигналов. Звуковые предупреждения могут представлять собой один общий сигнал. Уровень звукового давления такого сигнала должен превышать наибольший уровень звукового давления окружающего шума на посту управления не менее чем на 3 дБ (А)¹¹.

⁷ См. ПОСР, статья 7.04.

⁸ См. ПОСР, статья 7.03.3.

⁹ См. ПОСР, статья 7.03.4.

¹⁰ См. ПОСР, статья 7.03.5.

¹¹ См. ПОСР, статья 7.03.6.

10B-3.7 Звуковое предупреждение может отключаться после принятия сигнала о нарушении работы или неисправности. Это отключение не должно препятствовать включению сигнала при других неисправностях. Красные световые сигналы должны отключаться только после устранения неисправности¹².

10B-3.8 Устройства для наблюдения и управления должны автоматически подключаться к другому источнику энергии при отключении основного источника питания¹³.

10B-3.9 Устройства дистанционного управления рулевым устройством в целом должны быть стационарными; они должны устанавливаться таким образом, чтобы выбранный курс был четко виден. Если устройства дистанционного управления отключаются, то должен быть предусмотрен индикатор, указывающий положения "включено" или "выключено". Расположение устройств управления и манипуляции с ними должны быть в функциональном отношении удобными. Допускается применение нестационарного оборудования для дистанционного управления такими вспомогательными по отношению к рулевому устройству системами, как носовое подруливающее устройство, при условии, что такие вспомогательные системы могут быть в любой момент переключены в рулевой рубке¹⁴ на ручное управление.

10B-4 РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ УСТАНОВКИ, УКАЗАТЕЛЬ И РЕГУЛЯТОР СКОРОСТИ ПОВОРОТА¹⁵

10B-4.1 Тип радиолокационного оборудования и указателя скорости поворота должен быть одобрен компетентными органами. Должны быть соблюдены

¹² См. ПОСР, статья 7.03.7.

¹³ См. ПОСР, статья 7.03.8.

¹⁴ См. ПОСР, статья 7.04.8.

¹⁵ Рабочая группа SC.3/WP.3 на своей двадцать первой сессии просила группу добровольцев обсудить вопрос о возможном включении в текст раздела 10B-4 положений, касающихся технических предписаний для радиолокационных установок и указателей скорости поворота, с учетом предложения Российской Федерации (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19) и соответствующих действующих предписаний ЦКСП и Дунайской комиссии (TRANS/SC.3/WP.3/R.28 и Corr.1 и TRANS/SC.3/WP.3/R.68).

требования компетентного органа к установке и контролю их работы. Указатель скорости поворота должен быть расположен перед рулевым и должен находиться в его поле зрения¹⁶.

10B-4.2 При применении регуляторов скорости поворота должна быть предусмотрена возможность отключения регулятора скорости поворота в любом положении без каких-либо изменений выбранной скорости. Размер сектора вращения органа управления должен быть достаточен для обеспечения его расположения с достаточной точностью. Нейтральное положение органа управления должно четко отличаться от других его положений. Должно быть предусмотрено непрерывное регулирование освещения шкалы прибора¹⁷.

10B-5 СИСТЕМА АВАРИЙНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

10B-5.1 Рулевой должен иметь доступ к кнопке включения/выключения управления сигнализацией; кнопки, автоматически возвращающиеся в положение отключения при прекращении нажатия на них, непригодны.

10B-5.2 Должна быть предусмотрена общая система сигнализации, а также независимая система сигнализации для открытых палуб; кают; машинного отделения; насосного отделения, если таковое имеется, и других служебных помещений.

10B-5.3 В районе кают уровень звукового давления сигнализации должен быть не менее 75 дБ(А). В машинном и насосном отделениях должен подаваться сигнал в виде вспыхивающего света, заметного со всех сторон и четко различимого из всех точек.

¹⁶ См. ПОСР, статья 7.06.1.

¹⁷ См. ПОСР, статья 7.04.7.