



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2004/3
22 December 2003

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 седьмая сессия, 17-19 марта 2004 года,
пункт 3 повестки дня)

**ПОПРАВКИ К РЕКОМЕНДАЦИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ
ПРЕДПИСАНИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ
(приложение к пересмотренной резолюции № 17)**

Записка секретариата

Напоминается, что Рабочая группа на своей двадцать пятой сессии приняла к сведению резюме дополнительных предложений правительства Украины (и секретариата), касающихся текстов глав 2, 3, 5, 6, 9, 10A и 11, которые уже были одобрены в предварительном порядке Рабочей группой SC.3 и содержатся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/7, и решила, что предлагаемые изменения, имеющие чисто редакционный характер, должны быть сведены воедино и распространены секретариатом в качестве исправления к измененным главам, между тем как предлагаемые изменения в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/7 с пометкой "заслуживает внимания группы добровольцев" должны быть изучены группой добровольцев и вновь доведены до сведения этой Рабочей группы (TRANS/SC.3/WP.3/51, пункт 9).

* * *

Изменения редакционного характера были распространены секретариатом в качестве документов TRANS/SC.3/2000/1/Corr.3 и TRANS/SC.3/2000/1/Add.1/Corr.1, одобрены Рабочей группой SC.3 на ее сорок седьмой сессии и впоследствии включены в сводный текст указанных выше глав, содержащийся в документе TRANS/SC.3/2004/1. Рекомендации группы добровольцев относительно предлагаемых существенных изменений воспроизводятся ниже для рассмотрения и утверждения Рабочей группой SC.3/WP.3. Предложения, отклоненные группой добровольцев, в настоящем документе не упоминаются.

А. Пункты измененных глав, рекомендованных группой добровольцев, в которые должны быть внесены изменения

1. Текст пункта 2-2.3.2 следует исключить, поскольку данное требование было пересмотрено и включено в главу Z "Рабочие места" (см. TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1, пункты Z-10.4).

2. Текст определения судов "типа А" в пункте 3-2 надлежит изменить следующим образом:

"Тип А: Палубные суда. Палубными судами считаются суда, люковые закрытия которых имеют достаточную прочность, жесткость, **водонепроницаемость, предусмотренную для зоны 1, и брызгонепроницаемость, предусмотренную для зон 2 и 3**".

3. Текст определения судов "типа С" в пункте 3-2 надлежит изменить следующим образом:

"Тип С: Открытые суда. Открытыми судами считаются суда, у которых люковые закрытия не имеют достаточной прочности, жесткости, **брызгонепроницаемости**, или суда, на которых грузовые люки открыты".

4. В пункте 3-4.1.1 термин "**непроницаемость при непогоде**" следует исключить из перечня определений¹.

¹ Примечание секретариата: В тексте Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) используются следующие два термина, определенные в статье 1.01(76) и (77) (см. документ TRANS/SC.3/WP.3/84/Rev.1): "водонепроницаемый" и "брызгонепроницаемый при накате волн и в случае сильного дождя". Определение этих двух терминов в ПОСР соответствует определению терминов "водонепроницаемость" и "брызгонепроницаемость" в пункте 3-4.1.1 приложения к пересмотренной резолюции № 17.

5. В конце заголовка пункта 3-4.2 следует добавить слова **"в зонах 1 и 2"**.

6. Текст пункта 3-4.3.1 на русском и французском языках следует привести в соответствие с формулировкой на английском языке:

"3-4.3.1 Все наружные двери надстроек, рубок и тамбуров сходных трапов, расположенные на палубе надводного борта, должны быть **водонепроницаемыми** на судах зоны 1 и брызгонепроницаемыми на судах, предназначенных для зон 2 и 3".

7. Текст пункта 3-4.3.5 надлежит изменить следующим образом:

"3-4.3.5 Грузовые и прочие люки, расположенные на открытых участках палубы надводного борта, должны иметь **водонепроницаемые** закрытия на судах, предназначенных для зоны 1, и брызгонепроницаемые закрытия на судах, предназначенных для зон 2 и 3".

8. Последнее предложение пункта 3-4.3.6 надлежит изменить следующим образом:

"Вентиляционные отверстия на судах, предназначенных для зоны 1, должны иметь **водонепроницаемые** закрытия".

9. Текст пункта 3-4.3.8 надлежит изменить следующим образом:

"3-4.3.8 На судах, предназначенных для зоны 1, бортовые иллюминаторы, расположенные в помещениях ниже палубы надводного борта, **окна надстроек, рубок, тамбуров водных трапов и световые люки, расположенные на палубе надводного борта,** должны быть водонепроницаемыми. **Кроме того, бортовые иллюминаторы, расположенные в помещениях ниже палубы надводного борта, должны иметь постоянно навешенные штормовые крышки.** Расстояние между боковыми иллюминаторами корпуса и плоскостью максимальной осадки должно составлять не менее 300 мм".

10. В пункте 3-4.3.10 текста на английском языке следует исправить написание слова "sprayprof".

11. Текст пункта 3.4.1.5 добавления к главе 4 надлежит изменить следующим образом:

"3.4.1.5 плечо рычага крена, возникающего под воздействием **эффекта** свободной **поверхности**, занятой дождевой водой и осадочными водами, находящимися в трюме или в междудонном пространстве, определяется по следующей формуле:

$$h_{fs} = \frac{C_{fs}}{\Delta} \cdot \sum (b \cdot l \cdot (b - 0,55\sqrt{b})) \text{ (м)},$$

где:

C_{fs} = параметр ($C_{fs} = 0,015$) [т/м²],

b = ширина трюма или секции трюма **после его разделения на отсеки продольными водонепроницаемыми переборками** (м),

l = длина трюма или секции трюма **после его разделения на отсеки поперечными водонепроницаемыми переборками** (м),

Δ = водоизмещение груженого судна (т)".

12. Пункты 3.4.1.6 и 3.4.4.4 добавления к главе 4 следует исключить.

13. Текст пункта 5-2.3 надлежит изменить следующим образом:

"5-2.3 Между машинным отделением и рулевой рубкой должна быть предусмотрена **надежная и эффективная** система двусторонней связи".

14. Слова "для сбора случайных утечек топлива" в конце пункта 5-5.2 следует исключить. В пункте 18-2.1 третье предложение надлежит заменить следующим текстом: "**Содержимое расходных цистерн должно перемещаться в цистерны, предназначенные для его сбора**".

15. Текст пункта 5-5.3 надлежит изменить следующим образом:

"5-5.3 Топливоперекачивающие насосы, топливные сепараторы и горелки на жидком топливе должны быть оснащены устройством местного управления **и** средствами для их остановки из **легкодоступных** мест вне помещений, в которых они установлены".

16. Текст пункта 5-6.3 надлежит изменить следующим образом:

"5-6.3 Производительность первого осушительного насоса рассчитывается по следующей формуле:

$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \text{ [л/мин.]}$$

d_1 рассчитывается по следующей формуле:

$$d_1 = 1,5\sqrt{L(B+H)} + 25 \text{ [мм]}$$

Производительность второго осушительного насоса рассчитывается по следующей формуле:

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \text{ [л/мин.]}$$

d_2 рассчитывается по следующей формуле:

$$d_2 = 2\sqrt{1(B+H)} + 25 \text{ [мм]}.$$

Однако величина d_2 не должна превышать величину d_1 . Для определения Q_2 за l принимается наибольшая длина водонепроницаемого отсека.

В этих формулах:

l = длина соответствующего водонепроницаемого отсека в м;

d_1 = расчетный внутренний диаметр осушительной трубы в мм;

d_2 = расчетный внутренний диаметр ответвления осушительной трубы в мм".

Вопрос о том, где следует изложить определения обозначений, используемых в формулах, будет обсужден при рассмотрении общей структуры данного приложения.

17. Текст заголовка раздела 5-6 надлежит изменить следующим образом:
"ОСУШИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ".

18. Текст пункта 5-6.5 на русском языке надлежит изменить следующим образом:

"5-6.5 Допускается использование только осушительных насосов **самовсасывающего типа**".

19. Текст пункта 5-6.7 надлежит изменить следующим образом:

"5-6.7 Должны² обеспечиваться возможности осушения ахтерпика через основное машинное отделение с помощью легкодоступного **самозапорного клапана³, подсоединенного к ахтерпиковой переборке**".

20. Текст пункта 5-6.8 надлежит изменить следующим образом:

"5-6.8 Ответвления осушительной системы в различных отсеках должны быть связаны с **осушительной магистралью** с помощью **закрывающихся и невозвратных клапанов или эквивалентных устройств**.

[Отсеки или другие помещения, используемые в качестве балластных отсеков, могут быть связаны с осушительной системой с помощью одного ~~простого~~ закрывающегося устройства. Это предписание не применяется к трюмным помещениям, используемым для балластировки судна. Заполнение таких трюмных помещений балластной водой должно производиться с помощью стационарной балластной системы, которая не связана с осушительной системой, или с помощью ответвлений из гибких труб или промежуточного водопровода, подсоединенного к основному осушительному коллектору. Использование в этих целях заборных клапанов, расположенных в днище трюма, не допускается.]"

Группа добровольцев предлагает исключить второй подпункт пункта 5-6.8 выше, так как его положения, по-видимому, устарели; Рабочая группа, возможно, пожелает разработать новую главу, касающуюся балластных систем.

21. Текст пункта 5-6.10 следует исключить, поскольку он был включен в главу 18 (см. документ TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2004/1, пункт 18-2.5).

22. Пункт 6-1.2.2. В ходе второго чтения приложения с поправками следует включить общее положение, указывающее параметры крена, осадки, предельной температуры и т.д., при которых судовое оборудование способно функционировать надлежащим образом.

² Примечание секретариата: В тексте на английском языке Рабочая группа, возможно, пожелает заменить слово "may" на "**should**" или даже "**shall**".

³ Примечание секретариата: Термин "самозапорный клапан" в тексте на русском языке соответствует английскому термину "self-closing valve".

23. В пункте 6-2.1.1 d) слово "двигателей" следует исключить. В примечании 1 слова "защитный трансформатор" следует заменить на "изолирующий трансформатор".

24. Текст пунктов 6-2.1.2, 6-2.2 и 6-2.2.1 на английском языке в документе TRANS/SC.3/2004/1 был ошибочно исключен; его следует восстановить в том виде, в каком он изложен в документе TRANS/SC.3/2000/1.

25. Текст пункта 6-2.4.5.3 надлежит изменить следующим образом:

"6-2.4.5.3 ~~Выключающие устройства для креплений должны блокироваться так, чтобы исключить~~ Должны быть предусмотрены средства для исключения возможности одновременной работы генераторов бортовой сети и береговой или другой внешней сети. Кратковременное параллельное подключение допускается для перехода с одной системы на другую без отключения напряжения".

26. Текст пункта 6-2.4.6 надлежит изменить следующим образом:

"6-2.4.6 Подача энергии **на другие суда**

6-2.4.6.1 ~~6-2.4.6.3~~ Для подачи энергии на другие суда должны использоваться отдельные соединения.

6-2.4.6.2 Если для питания других судов используются штепсельные разъемы на номинальный ток более 16 А, то необходимо предусмотреть (например, с помощью выключателей или устройств блокировки) подключение и отключение только в обесточенном режиме.

6-2.4.6.3 Необходимо исключить всякую возможность натяжения кабелей и соединений.

6-2.4.6.4 ~~На зажимах~~ **В соединениях системы подачи энергии** и на сцепных устройствах должны прикрепляться таблички с надписью, предупреждающей о необходимости отсоединения питающих кабелей перед ~~сцепкой или~~ расцепкой.

6-2.4.6.5 Должна обеспечиваться возможность отключения питания барж состава при помощи ~~многочисленных~~ выключателей, установленных на толкаче.

6-2.4.6.6 Аналогичным образом должны применяться пункты 6-2.4.5.3-6.2.4.5.7".

27. Текст первой статьи пункта 6-2.7.1 надлежит привести в соответствие со статьей 9.12 4) а) ПОСР/ЕК следующим образом:

"Распределительные щиты должны располагаться в доступных и хорошо вентилируемых местах **и должны быть защищены от воды и механического повреждения**".

28. Текст пункта 6-2.13.4 надлежит изменить следующим образом:

"6-2.13.4 Если в **машинном помещении, упомянутом в разделе 5-1**, установлены два или более осветительных устройства, то они должны питаться как минимум по двум различным цепям. ~~Это предписание также применяется для помещений, в которых установлены холодильное или гидравлическое оборудование, либо электродвигатели~~".

29. Текст пункта 6-2.14.3 надлежит изменить следующим образом:

"6-2.14.3 Контрольные лампочки или другие эквивалентные приборы, контролирующие сигнально-отличительные фонари, должны помещаться на распределительном щите в рулевой рубке, ~~если нет возможности наблюдать фонари непосредственно из рулевой рубки~~. Неисправность контрольного устройства не должна препятствовать функционированию управляемого им фонаря".

30. Текст пункта 6-2.15.1 надлежит изменить следующим образом:

"6-2.15.1 ~~Системы, работающие под напряжением~~ **Электрическое оборудование, функционирующее при напряжении** более 50 В, ~~должны~~ в обязательном порядке **должно** заземляться".

31. Текст пункта 6-2.15.2 надлежит изменить следующим образом:

"6-2.15.2 Металлические части **электрического оборудования, которые не находятся под напряжением и открыты для физического контакта** ~~открытые для физического контакта~~, например рамы и корпуса ~~машин~~ **механизмов**, оборудование и осветительные устройства, должны заземляться отдельно, если они установлены без электрического контакта с корпусом судна".

32. Текст пункта 6-2.15.3 надлежит изменить следующим образом:

"6-2.15.3 Кожухи **подвижных** электрических потребителей ~~подвижного и переносного типа и переносных устройств~~ должны заземляться с помощью дополнительного провода, ~~и находящегося под напряжением в обычных условиях эксплуатации, и~~ включенного в силовой кабель".

33. Пункт 6-2.16.5. В текст указанных подпунктов надлежит внести следующие изменения:

- подпункт vi): термин "Emergency floodlight" следует перевести на русский язык как "аварийный прожектор";
- подпункт viii): данный подпункт надлежит изменить следующим образом: "viii) пожарный насос и аварийный осушительный насос (на пассажирских судах), **когда используется вспомогательный агрегат, упомянутый в пункте 6-2.16.3 i);**";
- надлежит добавить новый подпункт x) следующего содержания: "**x) указатель угла перекладки руля.**".

34. Второе предложение в пункте 6-2.17.1 ("Двойные передающие приборы должны быть сконструированы по принципу тока покоя или по принципу тока контролируемой нагрузки") следует исключить.

В. Пункты измененных глав, которые все еще рассматриваются группой добровольцев

35. Группа добровольцев не усматривает непосредственной необходимости в дополнении пункта 4.2.4 добавления к главе 4 указаниями по уменьшению расчетной величины амплитуды бортовой качки судов, снабженных скуловыми киями, как это было предложено в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/7. Если Рабочая группа решит сделать это, то к делегации Украины будет обращена просьба о внесении предложения в данной связи.

36. Группа добровольцев не смогла прокомментировать предложение Украины по тексту пункта 6-2.6.2, так как она не осведомлена об имеющихся к нему отношении предписаниях. Рабочая группа, возможно, пожелает просить делегацию Украины сформулировать предписания, касающиеся **"аккумуляторов закрытого цикла работы"**, для их включения в этот пункт.

37. Пункт 6-2.12.9. Предложение Украины относительно указания класса гибкости кабельных соединений согласно нормам Международной электротехнической комиссии (МЭК) в настоящее время анализируется группой добровольцев.
38. Группа добровольцев продолжает изучать предложения Украины, касающиеся пунктов 6-2.14.1 и 6-2.14.2 и приведенные в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/7.
39. Пункт 6-2.16.5 vi): группа добровольцев продолжает изучать данное положение.
40. Приведенные в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/7 предложения Украины, касающиеся глав 9, 10А и 11, все еще рассматриваются группой добровольцев.
-