



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/1/Add.4  
29 June 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH, FRENCH  
and RUSSIAN

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
(сорок девятая сессия, 18-20 октября 2005 года  
пункт 7а) повестки дня)

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

Добавление

Записка секретариата

Ниже воспроизводится текст проекта измененных глав 18 «Предотвращение загрязнения вод и ограничение шума, производимого судами», ZZ «Особые предписания, применимые к высокоскоростным судам» и X «Маневренность» одобренный Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях. Текст, заимствованный из проекта пересмотренной Директивы 82/714/ЕЕС, выделен курсивом, а предлагаемый Рабочей группой SC.3/WP.3 новый текст - жирным шрифтом. С целью облегчения последующей работы над текстом всего измененного приложения, все перекрестные ссылки даются в квадратных скобках.

\* \* \*

## ГЛАВА 18

### ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД И ОГРАНИЧЕНИЕ ШУМА, ПРОИЗВОДИМОГО СУДАМИ

#### 18-1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### 18-1.1 Определения

**Нефтесодержащая вода:** смесь воды с любым количеством нефти, образующаяся в ходе эксплуатации судна, **кроме грузовых отходов.**

**Бытовые стоки:** стоки, поступающие из камбузов, столовых, умывальных (душевых и умывальников) или прачечных, а также фекальные стоки.

**Мусор, образующийся в результате эксплуатации судна:** отходы, образующиеся в процессе эксплуатации судна, **кроме грузовых отходов.**

**Хозяйственный мусор:** органические и неорганические бытовые отходы (например, пищевые отходы, бумага, стекло и аналогичные кухонные отходы), не содержащие мусора, образующегося в результате эксплуатации судна.

#### 18-2 Требования к установкам для сбора нефтесодержащих вод и отработанных масел

18-2.1 Следует принимать все необходимые меры для ограничения **утечки** нефтепродуктов на борту судов. Под арматурой и соединениями топливных и масляных цистерн должны быть установлены поддоны для сбора случайных утечек топлива и масла. **Содержимое поддонов должно направляться в сливные цистерны.**

18-2.2 Суда, имеющие на борту **установки, использующие жидкое топливо,** **должны быть оснащены:**

- (i) **ёмкостями** для сбора нефтесодержащих вод;
- (ii) системой перекачки и сдачи системами удаления нефтесодержащих вод в соответствующие ёмкости;
- (iii) стандартными сливными соединениями для сброса сдачи нефтесодержащих вод в приемные сооружения, **находящиеся за пределами судна.**

**Администрация может рассматривать** трюмы машинного отделения судна в качестве емкости для сбора нефтесодержащих вод.

18-2.3 Цистерны, **использующиеся в качестве емкостей,** должны быть оборудованы:

- (i) горловиной для доступа внутрь и очистки;

- (ii) вентиляционной трубой <sup>1/</sup> с пламя - прерывающей арматурой, выведенной в атмосферу;
- (iii) устройством **подачи визуального и звукового** сигналов в рулевую рубку **или** центральный пост управления по достижении 80-процентного **заполнения цистерны**;
- (iv) **устройством** измерения уровня жидкости;
- (v) если на судне используется тяжелое топливо или цистерна установлена на месте, где при эксплуатации возможна отрицательная температура, то цистерна должна быть оборудована **приспособлением** для подогрева.

18-2.4 Стандартные выводные патрубки для опорожнения должны соответствовать требованиям Администраций бассейна и должны быть либо фланцевого, либо быстроопорожняемого типа. Патрубки фланцевого типа оснащаются фланцем с внешним диаметром 215 мм, и в них прорезаются шесть 22-миллиметровых отверстий на окружности диаметром 183 мм. Фланец предназначен для труб с внутренним диаметром до 125 мм, его толщина составляет 22 мм, и он изготавливается из стали либо эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец вместе с прокладкой из нефтестойкого материала должен рассчитываться на рабочее давление 0,6 МПа. Соединение осуществляется с помощью шести болтов требуемой длины диаметром 20 мм. Стандартные выводные патрубки для опорожнения оснащаются глухими фланцами.

*Патрубки быстроопорожняемого типа должны соответствовать **признанному европейскому стандарту.***

**Поблизости от** установки выводных патрубков должна быть установлена кнопка "стоп" перекачивающего насоса, **если такая кнопка предусматривается.**

18-2.5 Осушительные установки машинного отделения должны быть устроены таким образом, чтобы любые масла или нефтесодержащие воды оставались на борту судна. Если осушительная система оборудована стационарно закрепленными трубопроводами, то трубы для осушения трюма должны быть оборудованы запорными устройствами, опломбированными **Администрацией** в закрытом положении. Количество и положение этих запорных устройств должны быть указаны в **судовом свидетельстве.**

18-2.6 *Для хранения отработанных масел машинное отделение оснащается одним или несколькими специальными резервуарами, **общая емкость которых не менее чем в***

---

<sup>1/</sup> Данный термин надлежит сверить с термином, используемым в главе 5 приложения и в главе 8 проекта пересмотренной директивы ЕС 82/714/ЕС. *Примечание секретариата:* В пункте 5-5.10 приложения говорится о «вентиляционной трубе», а в статье 8.05(б) Директивы используется термин «дыхательная трубка».

*полтора раза превышает количество отработавшего масла, поступающего из картеров всех двигателей внутреннего сгорания и всех установленных механизмов, а также*<sup>2/</sup> **установках с гидравлической жидкостью.**

В том случае, если этого требует режим эксплуатации, **Администрация** может устанавливать другие нормы в отношении размеров **этих резервуаров**. В случае, если **общее** количество масла, **содержащегося в картерах всех двигателей внутреннего сгорания и всех установленных механизмов вместе с гидравлическими системами составляет 300 л или более, резервуары должны быть резервуарами стационарного типа и должны быть** оборудованы устройством **подачи визуального и звукового сигналов в рулевую рубку или в центральный пост управления по достижении 80-процентного заполнения резервуара.**

18-2.7 В отношении судов, эксплуатируемых исключительно на коротких участках, или паромов **Администрация** может не требовать **наличия резервуаров**, упомянутых в пункте 18-2.6.

#### 18-3 Требования к установкам для очистки нефтесодержащих вод

18-3.1 **Администрация** может допускать использование сепарационного и фильтрующего оборудования. В этом случае такое оборудование и его компоненты **должны соответствовать требованиям Администрации**<sup>3/</sup>.

18-3.2 В тех случаях, когда сброс любых нефтewодяных смесей **вообще запрещен на водных путях, Администрация** может налагать запрет на использование **устройств для сепарации и фильтрации нефтепродуктов** посредством их опечатывания.

#### 18-4 Требования к установкам для сбора и хранения бытовых стоков

18-4.1 Суда, на борту которых находится больше **максимального числа** людей, **определенного соответствующей Администрацией бассейна в качестве предела, по достижении которого эта Администрация требует установки бортового оборудования для хранения или очистки бытовых стоков, или суда, которые предназначены для количества людей, превышающего в этом смысле максимальное, должны быть** оборудованы:

- (i) цистерной для сбора **бытовых стоков**;
- (ii) **системами переноса бытовых стоков в сборную цистерну и системами сброса их из цистерны в приемные устройства, находящиеся за пределами**

---

<sup>2/</sup> Первый пункт статьи 8.09(2) проекта пересмотренной директивы ЕК 82/714/ЕС.

<sup>3/</sup> Администрациям рекомендуется использовать положения, аналогичные МАРПОЛ.

**судна, или за борт в тех зонах, где это разрешено, и при условиях, допускающих это;**

- (iii) стандартными сливными соединениями для сдачи бытовых стоков в приемные сооружения,

либо установкой для очистки бытовых стоков в соответствии с пунктом [18-5] ниже.

Администрации могут применять требования, отличающиеся от требований пункта [18-4.1], в отношении оборудования судов, плавающих в пределах их внутренних водных путей.

18-4.2 Емкость сборных **цистерн**  $V_{bc}$  должна определяться следующей формулой:

$$V_{bc} = G_{bc} \times N \times T,$$

где:

$G_{bc}$  = сброс бытовых стоков в расчете на человека в день **в соответствии с режимом функционирования;**

$N$  = максимальное допустимое число людей на борту;

$T$  = периодичность опорожнения бортовых **цистерн** в днях.

18-4.3 Цистерны должны быть оборудованы устройством **подачи визуального и звукового сигналов в рулевую рубку и центральный пост управления по достижении 80-процентного заполнения цистерны.**

18-4.4 Цистерны **должны** иметь гладкую внутреннюю поверхность (с наружным набором) и днище с уклоном в сторону патрубка опорожнения.

18-4.5 Цистерны **должны** быть оборудованы **установками для разрыхления остатков и промывки.**

18-4.6 Для целей опорожнения **цистерн суда** должны быть оборудованы насосами. Насосы не обязательно устанавливать на небольших судах.

18-4.7 Стандартные выводные патрубки для опорожнения должны соответствовать **требованиям Администрации бассейна и должны быть либо фланцевого, либо быстроопоржняемого типа. Патрубки фланцевого типа оснащаются фланцем с внешним диаметром 210 мм, и в них прорезаются четыре отверстия в 18 мм на окружности диаметром 170 мм. Фланец предназначен для труб с внутренним диаметром до 100 мм, его толщина составляет 16 мм и он изготавливается из стали либо эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец вместе с прокладкой должен рассчитываться на рабочее давление 0,6 МПа. Соединение**

осуществляется с помощью четырех болтов требующейся длины **диаметром 16 мм. Стандартные выводные патрубки для опорожнения оснащаются глухими фланцами.**

*Патрубки быстроопоржняемого типа должны соответствовать признанному европейскому стандарту.*

18-5 Требования к установкам для очистки бытовых стоков

18-5.1 **Администрация может допускать использование установок для очистки бытовых стоков. В этом случае такие установки и их компоненты должны соответствовать условиям, предусмотренным Администрацией <sup>4/</sup>.**

18-6 Устройства для сбора и хранения мусора, образующегося в результате эксплуатации судна

18-6.1 Должна быть предусмотрена отдельная емкость для **мусора, образующегося в результате эксплуатации судна.**

18-7 Устройства для сбора, хранения и обработки хозяйственного мусора

18-7.1 Суда с экипажем и пассажирские суда должны быть оснащены установками для сбора хозяйственного мусора.

18-7.2 Емкость установок для сбора хозяйственного мусора  $V_{\text{хм}}$  должна определяться следующей формулой:

$$V_{\text{хм}} = G_{\text{хм}} \times N \times T,$$

где:

$G_{\text{хм}}$  = сброс хозяйственного мусора в расчете на человека в день **в соответствии с режимом эксплуатации;**

$N$  = максимальное допустимое число людей на борту;

$T$  = периодичность опорожнения бортовых установок для сбора хозяйственного мусора в днях.

18-7.3 Устройства для сбора хозяйственного мусора должны иметь легко очищаемые внутренние поверхности.

18-7.4 Устройства для сбора хозяйственного мусора должны иметь плотно закрывающиеся крышки и должны устанавливаться в хорошо вентилируемых местах, преимущественно на открытых палубах, а также должны иметь устройства для надежного крепления к палубе.

---

<sup>4/</sup> Администрациям рекомендуется использовать положения, аналогичные МАРПОЛ.

18-7.5 Съемные устройства должны быть сконструированы таким образом, чтобы их могли передвигать один или два человека. В противном случае необходимо предусмотреть соответствующее вспомогательное оборудование для транспортировки.

18-7.6 В случае небольших судов хозяйственный мусор может собираться в плотные полиэтиленовые мешки.

18-8 Требования к установкам для удаления хозяйственного мусора и мусора, образующегося в результате эксплуатации судна

18-8.1 Администрация может допускать использование установки для сжигания хозяйственного мусора и мусора, образующегося в результате эксплуатации судна. В этом случае такое оборудование и его компоненты должны удовлетворять требованиям, предусмотренным Администрацией.<sup>5/</sup>

18-8.2 В тех случаях, когда использование установок для сжигания хозяйственного мусора и мусора, образующегося в результате эксплуатации транспортного средства, запрещается на определенных водных путях, Администрация может налагать запрет на использование таких устройств посредством их опечатывания.

18-9 Шум, производимый судами

18-9.1 Шум, производимый судном на ходу, и в частности шум, производимый воздухозаборниками и выхлопными устройствами, должен ограничиваться надлежащими средствами.

18-9.2 Уровень шума, производимого судном, не должен превышать 75 дБ(А) на расстоянии 25 м от борта судна.

18-9.3 Без учета погрузо-разгрузочных работ, уровень шума, производимого судном, стоящим на стоянке, не должен превышать 65 дБ(А) на расстоянии 25 м от борта судна.

\* \* \*

---

<sup>5/</sup> Администрациям рекомендуется использовать положения, аналогичные МАРПОЛ.

## ГЛАВА ZZ

## ОСОБЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К ВЫСОКОСКОРОСТНЫМ СУДАМ

## ZZ-1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ZZ-1.1. Термин «высокоскоростное судно» означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/час по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в его судовом свидетельстве.

[ZZ-1.2 Высокоскоростные суда не должны изготавливаться с пассажирскими каютами, оснащенными спальными местами <sup>6/</sup> <sup>7/</sup>.

ZZ-1.3 Высокоскоростные суда должны строиться под наблюдением уполномоченного классификационного общества, использующего правила, предназначенные для высокоскоростных судов, в соответствии с его классификационными предписаниями. Класс судна должен подтверждаться признанным классификационным обществом в течение всего периода эксплуатации судна<sup>8/</sup>.

ZZ-1.4 [1-8, 10-13, 15-17] настоящего приложения применяются к высокоскоростным судам, если в настоящей главе не указано иное<sup>9/</sup>.

## ZZ-2 СИДЕНЬЯ И РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

ZZ-2.1 Сиденья должны быть предусмотрены для максимального допустимого числа лиц, которые могут находиться на борту<sup>10/</sup>. Конструкция сидений и их креплений к судну должна быть достаточно прочной.

ZZ-2.2 Сиденья должны быть оборудованы ремнями безопасности<sup>11/</sup>. Ремни безопасности и точки их крепления должны быть достаточно прочными. Предписания о ремнях безопасности являются факультативным, если Администрации бассейна сочтут, что они не требуются.

## ZZ-3 НАДВОДНЫЙ БОРТ

ZZ-3.1 Наименьшая высота надводного борта должна составлять 500 мм<sup>12/</sup> для

---

<sup>6/</sup> ПОСР, статья 22-тер.01 (1) (TRANS/SC.3/WP.3/2003/4).

<sup>7/</sup> Рабочая группа SC.3/WP.3 просила правительства изучить вопрос о том, не следует ли вычеркнуть это положение из данной главы как неоправданное.

<sup>8/</sup> ПОСР, статья 22-тер.02 (1).

<sup>9/</sup> ПОСР, статья 22-тер.03 (1).

<sup>10/</sup> ПОСР, статья 22-тер.04, первое предложение.

<sup>11/</sup> ПОСР, статья 22-тер.04, второе предложение.

<sup>12/</sup> ПОСР, статья 22-тер.05.



открытых судов (типа С) и 200 мм для палубных судов (типа А).

#### **ZZ-4 ПЛАВУЧЕСТЬ, ОСТОЙЧИВОСТЬ И ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ**

**ZZ-4.1** Суда должны иметь характеристики остойчивости и должны быть оснащены надлежащими системами стабилизации, которые обеспечивали бы безопасность при эксплуатации этих судов в процессе плавания в неводоизмещающем режиме и в переходном режиме.

**ZZ-4.2** Суда должны иметь достаточные характеристики плавучести и остойчивости, обеспечивающие безопасность при эксплуатации этих судов в водоизмещающем режиме как в неповрежденном, так и в поврежденном состоянии.

**ZZ-4.3** Суда должны иметь надлежащие характеристики остойчивости в неводоизмещающем режиме и в переходном режиме, позволяющие безопасно переводить судно в водоизмещающий режим в случае любой неисправности в системе.

#### **ZZ-5 РУЛЕВАЯ РУБКА**

**ZZ-5.1** Рулевая рубка должна быть оборудована таким образом, чтобы рулевой и второй член экипажа могли в любой момент выполнить свои задачи в процессе движения судна<sup>13/</sup>.

**ZZ-5.2** Рулевая рубка должна быть оборудована таким образом, чтобы **рулевой и второй член экипажа** могли использовать ее в качестве своего рабочего места. Оборудование, предназначенное для целей навигации, маневрирования, наблюдения и передачи информации, а также другие приборы, имеющие важное значение для функционирования судна, должны располагаться достаточно близко друг от друга, с тем чтобы второй член экипажа мог в положении сидя получать необходимую информацию и при необходимости вмешиваться в работу оборудования и устройств управления<sup>14/</sup>.

**ZZ-5.3** Рулевой и второй член экипажа должны быть в состоянии без каких-либо затруднений, в том числе после надлежащего пристегивания ремней безопасности, управлять оборудованием, упомянутым в пункте [ZZ-5.2]<sup>15/</sup>.

**ZZ-5.4** Рулевой пост должен быть оборудован в соответствии с положениями главы 11<sup>16/</sup>.

---

<sup>13/</sup> ПОСР, статья 22-тер.07(1) а).

<sup>14/</sup> ПОСР, статья 22-тер.07(1) b), первое и второе предложения.

<sup>15/</sup> ПОСР, статья 22-тер.07(1) с).

<sup>16/</sup> ПОСР, статья 22-тер.07(1) aa).

**ZZ-5.5** Независимо от нагрузки зона отсутствия видимости прямо по носу судна из положения сидя не должна превышать длины судна<sup>17/</sup>. В тех случаях когда зона отсутствия видимости<sup>18/</sup> превышает длину судна, должна быть обеспечена возможность использования таблицы с указанием длины зоны отсутствия видимости и времени пересечения этой зоны в зависимости от скорости судна; эта таблица должна находиться в четко видимом месте рулевой рубки.

**ZZ-5.6** Общий сектор отсутствия видимости от положения прямо по носу до 22,5° позади траверза каждого борта не должен превышать 20°. Ни один из индивидуальных теневых секторов не должен превышать 5°. Сектор беспрепятственного обзора между двумя теневыми секторами должен быть не менее 10°.

**ZZ-5.7** Окна должны быть сконструированы таким образом, чтобы была сведена к минимуму возможность нежелательных отражений. Должно быть предусмотрено оборудование, предназначенное для недопущения ослепления солнцем<sup>19/</sup>.

**ZZ-5.8** Нельзя допускать отражений на поверхностных материалах, используемых в рулевой рубке<sup>20/</sup>.

## **ZZ-6 ИНФОРМАЦИЯ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ**

**ZZ-6.1** Все пассажирские суда должны быть оборудованы звуковыми и визуальными средствами информирования о мерах безопасности, которые должны быть видимы и слышимы для всех пассажиров<sup>21/</sup>.

**ZZ-6.2** Упомянутые в пункте [ZZ-6.1] средства должны быть такими, чтобы судоводитель мог инструктировать пассажиров<sup>22/</sup>.

**ZZ-6.3** В непосредственной близости от сиденья каждого пассажира должны быть предусмотрены инструкции о поведении в экстренных ситуациях, в частности, с общим планом судна, на котором должны быть обозначены все выходы, пути эвакуации, спасательное оборудование и спасательные средства, а также с указаниями, касающимися пользования спасательными жилетами<sup>23/</sup>.

---

<sup>17/</sup> ПОСР, статья 22-тер.07(2) а).

<sup>18/</sup> Согласовать с Кодексом ВС-2000 и с главой 10В приложения. *Примечание секретариата:* В пункте 15.3.5 говорится о том, что обзор с поста управления не должен быть затенен на расстояние более одной длины судна прямо по носу судна, а в пункте 10В-2.3 приложения говорится, что «мертвая зона перед носом незагруженного судна не должна превышать 250 м».

<sup>19/</sup> ПОСР, статья 22-тер.07(5).

<sup>20/</sup> ПОСР, статья 22-тер.07(6).

<sup>21/</sup> ПОСР, статья 22-тер.09(2) а).

<sup>22/</sup> ПОСР, статья 22-тер.09(2) б).

<sup>23/</sup> ПОСР, статья 22-тер.09(2) с).

## **ZZ-7 ВЫХОДЫ И ПУТИ ЭВАКУАЦИИ**

*ZZ-7.1 Должен обеспечиваться удобный, безопасный и быстрый проход с поста управления в общественные места и жилые помещения <sup>24/</sup>.*

*ZZ-7.2 Пути эвакуации, ведущие к аварийным выходам, должны иметь хорошо заметную и долговечную маркировку <sup>25/</sup>.*

*ZZ-7.3 Все скрытые выходы должны быть надлежащим образом обозначены. Средства управления дверями должны быть хорошо видимы как снаружи, так и изнутри <sup>26/</sup>.*

*ZZ-7.4 Около выхода должно быть предусмотрено достаточное место для одного члена экипажа <sup>27/</sup>.*

## **ZZ-8 ЗАЩИТА ОТ ПОЖАРА**

*ZZ-8.1 [Общественные коридоры, места и жилые помещения, а также] Камбузы и машинные отделения должны быть оборудованы эффективной системой обнаружения пожара. Наличие пожара, а также его местонахождение должны автоматически указываться в том месте, где постоянно находятся члены команды судна <sup>28/</sup>.*

*ZZ-8.2 На борту высокоскоростных судов запрещается устанавливать следующее:*

- (i) приборы с фитильными горелками;*
- (ii) печи с испарительными горелками;*
- (iii) отопительное оборудование, работающее на твердом топливе;*
- (iv) установки, работающие на сжиженном газе <sup>29/</sup>.*

## **[ZZ-9.1 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ**

*Общественные места и жилые помещения, а также имеющееся в них оборудование должны быть такими, чтобы обычно пользующиеся ими лица не могли получить ранения при обычном запуске двигателя или обычной его остановке, при экстренном запуске двигателя или его экстренной остановке, а также при маневрировании и при обычных условиях плавания, в частности в случае поломки или ошибочного задействования какого-либо органа управления.] <sup>30/</sup>.*

\* \* \*

---

<sup>24/</sup> ПОСР, статья 22-тер.10 а).  
<sup>25/</sup> ПОСР, статья 22-тер.10 б).  
<sup>26/</sup> ПОСР, статья 22-тер.10 с).  
<sup>27/</sup> ПОСР, статья 22-тер.10 е).  
<sup>28/</sup> ПОСР, статья 22-тер.11(1).  
<sup>29/</sup> ПОСР, статья 22-тер.01(2).  
<sup>30/</sup> ПОСР, статья 22-тер.09(1).

## ГЛАВА X

### МАНЕВРЕННОСТЬ

#### X-1 **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

X-1.1 *Суда и составы должны обладать достаточной судоходностью и маневренностью.*

X-1.2 *Суда, оборудованные двигателями, и составы должны отвечать предписаниям, изложенным в Добавлении ...<sup>31/</sup>*

#### X-2 **НАТУРНЫЕ ИСПЫТАНИЯ**

X-2.1 *Судоходность и маневренность проверяются путем проведения судоходных испытаний. В частности, в соответствии с требованиями одного из альтернативных вариантов, изложенных в Добавлении ... проверяются:*

*скорость (на переднем ходу);*

*остановка судна;*

*ходкость на заднем ходу;*

**способность изменять курс;**

*поворотливость судна.*

X-2.2 **Компетентный орган по освидетельствованию судов должен указать в судовом свидетельстве под номером 52, какой из альтернативных вариантов, изложенных в Приложении ..., использован при натуральных испытаниях.**

X-2.3 *Администрация бассейна может отказаться от проведения части или всех испытаний, если соблюдение требований в отношении судоходности и маневренности доказывается иным образом.*

#### X-3 **РАЙОН ИСПЫТАНИЯ**

X-3.1 *Натурные испытания, предусмотренные в пункте [X-2], проводятся на внутренних водных путях в районах, определенных компетентным органом.*

X-3.2 *Такие районы испытания должны располагаться по возможности на прямых участках, минимальная протяженность которых составляет 2 км и которые имеют достаточную ширину и четкую разметку для определения положения судна, с течением или без течения.*

---

<sup>31</sup> Номер добавления будет указан после завершения подготовки сводного текста настоящих Рекомендаций.

**X-3.3** **Компетентный орган по освидетельствованию судов** должен иметь возможность регистрировать такие гидрологические данные, как глубина, ширина судового хода и средняя скорость течения в районе испытания в зависимости от уровня воды.

#### **X-4 ЗАГРУЗКА СУДОВ И СОСТАВОВ В ХОДЕ НАТУРНЫХ ИСПЫТАНИЙ**

X-4.1 Во время натуральных испытаний суда и составы, предназначенные для перевозки грузов, должны быть загружены в соответствии с предписаниями Администрации бассейна.

#### **X-5 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СУДОВЫХ УСТРОЙСТВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ НАТУРНЫХ ИСПЫТАНИЙ**

X-5.1 При проведении натуральных испытаний может использоваться любое обеспечивающее маневренность судна оборудование, которым можно управлять из рубки, за исключением якорей.

X-5.2 Однако при проведении испытания на поворотливость при наличии течения, упоминаемого в пункте [X-10], использование якорей допускается.

#### **X-6 СКОРОСТЬ (НА ПЕРЕДНЕМ ХОДУ)**

X-6.1 Суда и составы должны развивать по крайней мере требуемую скорость по отношению к воде в соответствии с требованиями одного из альтернативных вариантов, изложенных в Добавлении ....

X-6.2 Компетентный орган по освидетельствованию судов может освободить от соблюдения этого требования суда и составы, которые осуществляют плавание только в пределах эстуариев и портов.

X-6.3 Компетентный орган по освидетельствованию судов проверяет способность судна в порожнем состоянии развивать скорость более 40 км/ч по отношению к воде. Если проверка дает положительный результат, то в Судовом удостоверении должна производиться следующая запись: "Судно способно развивать скорость более 40 км/ч по отношению к воде".

#### **X-7 ОСТАНОВКА СУДНА**

X-7.1 Суда и составы должны быть способны останавливаться в течение разумного периода времени и в пределах минимального требуемого расстояния, сохраняя при этом адекватную маневренность.

X-7.2 Для судов и составов, длина которых не превышает 86 м, а ширина - 22,9 м, Администрация бассейна может заменить упомянутое выше испытание остановки судна испытанием поворотливости против течения.

**X-8 ХОДКОСТЬ НА ЗАДНЕМ ХОДУ**

X-8.1 Суда и составы должны обладать достаточной ходкостью на заднем ходу, которая проверяется в ходе испытания.

X-8.2 *Если маневр остановки, осуществляемый в соответствии с пунктом [X-7], производится в стоячей воде, то после него проводится испытание на заднем ходу.*

**X-9 СПОСОБНОСТЬ ИЗМЕНЯТЬ КУРС**

*Суда и составы должны быть способны изменять курс в течение разумного периода времени. Такая способность должна демонстрироваться посредством маневров, производимых в районе испытания, упомянутом в пункте [X-3].*

**X-10 ПОВОРОТЛИВОСТЬ СУДНА**

X-10.1 Испытания судна на поворотливость **проводятся** в соответствии с требованиями одного из альтернативных вариантов, изложенных в Добавлении ....

\* \* \*

Добавление ...<sup>32/</sup>

## АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ И КРИТЕРИИ ИСПЫТАНИЙ НА МАНЕВРЕННОСТЬ В СООТВЕТСТВИИ С [X-2.1]

### I. АЛЬТЕРНАТИВЫ

**Альтернатива 1:** Административные инструкции 1 и 2 Приложения II к Европейской директиве, заменяющей Директиву 82/714/ЕЕС, и Инструкции комиссиям по освидетельствованию судов №№ 1 и 2 Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) как указано ниже в дополнении 1.

*Статус:* Эта альтернатива обязательна для применения на водных путях, на которые распространяется Европейская директива, заменяющая Директиву 82/714/ЕЕС в рамках Европейского союза, если государства-члены не применяют отступления в соответствии с Приложением IV к вышеуказанной Директиве, а также на водных путях, на которые распространяется Пересмотренная конвенция о судоходстве по Рейну 1868 года с поправками.

**Альтернатива 2:** Требования, изложенные в разделе 15 главы 1 Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания Российского речного регистра как указано ниже в дополнении 2.

*Статус:* Эта альтернатива обязательна для применения на водных путях, на которые распространяется Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

**Альтернатива 3:** Рекомендации по технико-навигационным характеристикам толкаемых составов Дунайской комиссии как указано ниже в дополнении 3.

*Статус:* Эта альтернатива носит рекомендательный характер.

### II. ЗАПИСИ, ВНОСИМЫЕ В СУДОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО В СООТВЕТСТВИИ С [X-2.2]

В соответствии с [X-2.2] компетентный орган по освидетельствованию судов должен указать в судовом свидетельстве под номером 52, какой из альтернативных вариантов использован при натурных испытаниях.

### III. Дополнения

---

<sup>32/</sup> Номер дополнения будет указан после завершения подготовки сводного текста настоящих Рекомендаций.

### **Дополнение 1**

Примечание секретариата: В целях экономии, процедуры и критерии испытаний на маневренность, упомянутые выше в качестве альтернативы 1, не приводятся в данном документе. С ними можно ознакомиться в документах TRANS/SC.3/WP.3/R.64 и Corr.1-2 и TRANS/SC.3/WP.3/R/99/Add.1. Однако они будут полностью воспроизведены при издании всего обновленного текста приложения к пересмотренной резолюции №17.

### **Дополнение 2**

Примечание секретариата: В целях экономии, процедуры и критерии испытаний на маневренность, упомянутые выше в качестве альтернативы 1, не приводятся в данном документе. С ними можно ознакомиться в документе TRANS/SC.3/WP.3/2005/2/Add.1. Однако они будут полностью воспроизведены при издании всего обновленного текста приложения к пересмотренной резолюции №17.

### **Дополнение 3**

Примечание секретариата: В целях экономии, процедуры и критерии испытаний на маневренность, упомянутые выше в качестве альтернативы 1, не приводятся в данном документе. С ними можно ознакомиться в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/5. Однако они будут полностью воспроизведены при издании всего обновленного текста приложения к пересмотренной резолюции №17.

---