

ГЛАВА 10

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО И РУЛЕВАЯ РУБКА

10-1 - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10-1.1 - Каждое судно должно иметь надлежащее рулевое устройство, обеспечивающее хорошую маневренность и устойчивость на курсе с учетом назначения и основных характеристик судна и условий его плавания. Рулевое устройство не требуется на судах, управление которыми осуществляется с других судов.

10-1.2 - Рулевое устройство должно быть таким, чтобы исключалось самопроизвольное изменение положения руля.

10-1.3 - Гидравлический привод с ручным управлением представляет собой устройство, в котором рулевая машина приводится в действие с помощью насоса, который, в свою очередь, приводится в действие только ручным штурвалом (штурвального насоса).

10-2 - ХАРАКТЕРИСТИКИ РУЛЕВОГО УСТРОЙСТВА

10-2.1 - Рулевое устройство должно иметь следующие характеристики:

- i) если рулевое устройство оборудовано ручным приводом, то каждый полный поворот штурвала должен соответствовать перекладке руля не менее чем на 3° . Усилие для поворота штурвала не должно превышать 160 Н;
- ii) если рулевое устройство оборудовано механическим приводом, то необходимо, чтобы при полностью погруженном руле на полной скорости судна можно было достичь средней угловой скорости перекладки руля не менее 4° в секунду при перекладке его не менее чем на 30° на оба борта от диаметральной плоскости. Однако Администрация, учитывая условия судоходства на некоторых водных путях, может разрешить для этих путей меньшую угловую скорость перекладки руля при условии, что она будет не менее $2,5^\circ$ в секунду;
- iii) если второй привод механического рулевого устройства является ручным, то необходимо, чтобы этот ручной привод обеспечивал судну по меньшей мере возможность достичь места стоянки.

10-3 - ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ

10-3.1 - Рулевое устройство в целом должно быть спроектировано, изготовлено и смонтировано таким образом, чтобы его работа обеспечивалась при длительном крене до 15°, угле дифферента до 5° и температуре окружающего воздуха до 40°C.

10-3.2 - Конструктивные элементы рулевого привода должны иметь такие размеры, чтобы выдерживать максимальные усилия, которым они могут подвергаться в нормальных условиях эксплуатации. Для того чтобы наилучшим образом выдерживать возникающие при чрезвычайных обстоятельствах усилия, рулевой привод не должен быть слабейшим звеном системы. Администрация может считать удовлетворительным в этом отношении любой рулевой привод, спроектированный в соответствии с правилами одного из признанных классификационных обществ.

10-4 - МЕХАНИЧЕСКИЙ РУЛЕВОЙ ПРИВОД

10-4.1 - Если судно оснащено механическим рулевым приводом, то должен быть предусмотрен независимый второй привод для обеспечения достаточной маневренности судна в случае выхода из строя основного привода.

10-4.2 - Механическое рулевое устройство должно иметь защиту от перегрузки, ограничивающую величину крутящего момента, передаваемого приводом.

10-4.3 - При случайном отключении или выходе из строя механического привода на рулевом посту должны подаваться визуальные и звуковые сигналы.

10-5 - ВКЛЮЧЕНИЕ ВТОРОГО ПРИВОДА

10-5.1 - Если второй рулевой привод не включается автоматически при выходе из строя основного привода, должна обеспечиваться возможность немедленного и простого включения его вручную в любом положении руля. Для этого не должно требоваться более двух операций, которые может выполнить один человек.

10-5.2 - Должна обеспечиваться возможность перехода на второй рулевой привод не более чем за пять секунд. С рулевого поста должна обеспечиваться возможность определения, какой привод включен.

10-6 - РУЧНОЙ ПРИВОД

10-6.1 - Если независимый второй привод является ручным, то в случае отключения или выхода из строя механического привода он должен включаться автоматически или же должна обеспечиваться возможность его немедленного включения с рулевого поста. Применение кулачковых муфт

допускается только в том случае, если во время включения на них не действует крутящий момент. Администрация может допускать превышения усилия в 160 Н, необходимого для управления ручным приводом.

10-6.2 - Механический привод не должен приводить в действие штурвал; должно быть предусмотрено устройство, предотвращающее обратное движение штурвала во время автоматического включения ручного привода при любом положении руля.

10-7 - РУЧНОЙ ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ПРИВОД

10-7.1 - Если ручной гидравлический рулевой привод является единственным рулевым приводом, то он не должен рассматриваться как "механический рулевой привод" в значении, предусмотренном в статье 10-4, требующей наличия независимого второго привода, при условии, что размеры, конструкция и размещение трубопроводов исключают возможность их механического повреждения или повреждения вследствие пожара.

10-8 - ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ПРИВОД

10-8.1 - Если основной привод - гидравлический, а второй привод - с ручным гидравлическим управлением, то каждый привод должен работать независимо от другого.

10-8.2 - Если основной и второй приводы являются гидравлическими, то для каждого из этих приводов должен быть предусмотрен насос с независимым приводом.

10-8.3 - Если второй насос приводится в действие вспомогательным двигателем, который не работает постоянно на ходу судна, то во время включения вспомогательного двигателя работа этого насоса должна обеспечиваться буферным устройством.

10-8.4 - Трубопроводы, клапаны, органы управления и т.д. каждого из двух приводов должны быть, как правило, независимыми друг от друга. Однако эти два привода могут иметь общие конструктивные элементы, в частности цилиндр, при условии, что они могут работать независимо друг от друга.

10-9 - ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПРИВОД

10-9.1 - Если основной и второй приводы электрические, то их системы питания и управления должны быть независимы друг от друга. Каждый из этих двух приводов должен иметь свой электродвигатель.

10-9.2 - Если питание электродвигателя второго рулевого привода должно обеспечиваться вспомогательным двигателем, который не работает постоянно на ходу судна, и если для вывода его на рабочий режим требуется более пяти секунд, то работа второго электродвигателя во время вывода на рабочий режим вспомогательного двигателя должна обеспечиваться буферным устройством.

10-10 - ДВИЖИТЕЛЬНО-РУЛЕВЫЕ КОЛОНКИ И КРЫЛЬЧАТЫЕ ДВИЖИТЕЛИ

10-10.1 - Если дистанционное управление движительно-рулевыми колонками и крыльчатыми движителями является электрическим, гидравлическим или пневматическим, то в этом случае должны быть две независимые системы управления, связывающие рулевой пост и движительную установку.

Когда имеются две или несколько независимых друг от друга движительных установок, наличие второй независимой системы управления не требуется, если в случае выхода из строя одной из этих установок судно сохраняет достаточную управляемость.

10-11 - УСТРОЙСТВА ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ

10-11.1 - Устройства дистанционного управления, включая их элементы, расположенные вне рулевой рубки, должны быть стационарными. Если такие устройства могут отключаться, то они должны быть оснащены устройством, указывающим, включено или выключено оборудование.

10-12 - УКАЗАТЕЛЬ ПОЛОЖЕНИЯ РУЛЯ

10-12.1 - Положение руля должно точно обозначаться на рулевом посту. Указатель положения руля должен помещаться в рубке перед рабочим местом рулевого.

10-13 - БЕСПРЕПЯТСТВЕННЫЙ ОБЗОР

10-13.1 - С рулевого поста должен обеспечиваться достаточно беспрепятственный обзор во всех направлениях.

10-13.2 - Считается, что достаточно 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 по меньшей мере 240° . Из этой величины поля зрения по меньшей мере 140° должны приходиться на переднюю половину круга.
- ii) На пути обычной оси зрения рулевого не должны располагаться оконные рамы, мачты и т.д.
- iii) На толкачах должна обеспечиваться возможность беспрепятственного обзора сцепных устройств с рулевого поста.
- iv) Обзор через окна по обычной оси зрения рулевого должен обеспечиваться при всех погодных условиях (дождь, снег, мороз) при помощи соответствующих устройств.

10-13.3 - "Мертвая" зона перед носом незагруженного судна не должна превышать 250 м. Использование для сокращения "мертвой" зоны оптических и электронных устройств (например, перископа, телевизионной системы, работающей по замкнутому каналу) не должно учитываться при выполнении настоящего требования.

10-14 -УРОВЕНЬ ШУМА

10-14.1 - В нормальных эксплуатационных условиях уровень шума, производимого судном, не должен превышать на уровне головы рулевого 70 дБ(А). Однако Администрация может допускать в рулевой рубке на уровне головы рулевого уровень шума 75 дБ(А) для судов длиной до 30 м, за исключением судов-толкачей.

10-15 -ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ РУЛЕВОГО УСТРОЙСТВА

10-15.1 - Номинальная мощность электродвигателей должна соответствовать максимальному крутящему моменту рулевого механизма. Для гидравлических рулевых механизмов номинальная мощность приводного электродвигателя должна быть такой, чтобы могла быть обеспечена максимальная производительность насоса при максимальном напоре в устройстве

(регулировка предохранительного клапана) с учетом коэффициента полезного действия насоса.

10-15.2 - Электродвигатели должны соответствовать по меньшей мере следующим требованиям:

- i) механические рулевые приводы с периодическим потреблением мощности:

- двигатели электрогидравлических приводов и являющиеся их частью преобразователи должны быть рассчитаны на длительную работу без выключения с повторно-кратковременной нагрузкой при коэффициенте использования 15% и длительности цикла 10 минут;
- двигатели электрических приводов должны быть рассчитаны на повторно-кратковременный режим работы при коэффициенте использования 15% и длительности цикла 10 мин. без учета воздействия пусковых процессов;

ii) механические рулевые приводы для постоянной работы:

- двигатели таких приводов должны рассчитываться на непрерывную работу.

10-15.3 - Электродвигатели электрического или электрогидравлического рулевого привода должны быть защищены только от токов короткого замыкания; защита от чрезмерного напряжения и перегрузки не допускается. Вместо защиты от перегрузки в рулевой рубке должен быть установлен индикатор перегрузки электродвигателя.

10-15.4 - Защита электрических двигателей и питающих их кабелей должна соответствовать предписаниям Администрации или правилам признанного классификационного общества.

10-15.5 - Защита силовых и управляющих цепей должна производиться только от короткого замыкания. Защита управляющих цепей должна осуществляться лишь от тока, превышающего двойной номинальный ток цепи.

10-15.6 - Питание электрических приводов рулевых устройств должно осуществляться двумя фидерами, проложенными непосредственно от главного распределительного щита отдельными трассами, разнесенными по всей длине, как можно дальше друг от друга.

Рекомендуется, чтобы один из фидеров получал питание от аварийного распределительного щита.

10-15.7 - Если предусматривается переключающее устройство, позволяющее подавать питание на любой электродвигатель или любую группу электродвигателей либо от одного, либо от другого фидера, то такие фидеры должны быть рассчитаны на наибольшую нагрузку, а переключающее устройство должно устанавливаться в рулевой рубке.

10-15.8 - Электрическое оборудование должно быть оснащено следующими

контрольными приборами и указателями:

- i) зеленая лампа, сигнализирующая о нахождении устройства под напряжением;

- ii) красная лампа, которая включается в случае выхода устройства из строя, отключения электродвигателя или выхода из строя одной из фаз питания для трехфазных устройств. Одновременно с зажиганием красной лампочки должен подаваться звуковой сигнал. Когда питание осуществляется исключительно через автоматический выключатель, контроль выхода из строя одной фазы не требуется. Питание контрольных приборов и указателей должно быть независимым от питания самого рулевого привода.

10-15.9 - Питание электрического указателя положения рулей должно быть независимым от других потребителей тока.

ГЛАВА 11

СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ РУЛЕВОЙ РУБКИ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СУДНОМ ОДНИМ ЧЕЛОВЕКОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ

11-1 - ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Рулевая рубка считается специально оборудованной с целью управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки, если она отвечает требованиям настоящей главы.

11-2 - ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ

11-2.1 - Рулевая рубка должна быть сконструирована из расчета на водителя, находящегося в сидячем положении.

11-2.2 - Все устройства, приборы и органы управления должны быть установлены таким образом, чтобы водителю было удобно ими пользоваться в плавании, не покидая своего сиденья и не теряя из виду радиолокационного изображения. Экран радиолокатора должен быть расположен в рулевой рубке перед местом для рулевого таким образом, чтобы рулевой мог следить за изображением на экране без значительного изменения своей оси наблюдения.

11-2.3 - Органы управления должны легко переводиться в рабочее положение, которое должно быть вполне очевидно.

11-2.4 - Показания контрольных приборов должны легко считываться независимо от условий освещенности внутри рулевой рубки. Должна обеспечиваться возможность плавного регулирования освещения этих приборов без ухудшения видимости до полного выключения, с тем чтобы оно не вызывало ослепления.

11-2.5 - Рулевая рубка должна быть оборудована отопительным устройством, позволяющим регулировать температуру. Приспособление для затемнения рулевой рубки не должно препятствовать ее вентилированию.

11-3 - РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ УСТАНОВКИ И УКАЗАТЕЛЬ СКОРОСТИ ПОВОРОТА

11-3.1 - Изображение на экране радиолокатора должно быть хорошо видимо, без маскирующего действия или экранирования, независимо от условий освещенности вне рулевой рубки.

11-3.2 - Указатель скорости поворота должен быть установлен как можно ближе к экрану радиолокационной установки.

11-4 - УСТАНОВКИ ДЛЯ СИГНАЛИЗАЦИИ

11-4.1 - Управление сигнально-отличительными огнями должно осуществляться с пульта управления сигнальными огнями, расположение контрольных световых индикаторов на котором должно соответствовать действительному положению сигнально-отличительных огней. Неисправность одного из сигнально-отличительных огней должна вызывать выключение соответствующего светового индикатора.

11-4.2 - Должно быть возможно легко управлять звуковым предупредительным сигналом одновременно с действиями по управлению судном.

11-5 - УСТРОЙСТВА ДЛЯ МАНЕВРИРОВАНИЯ СУДНА И УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯМИ

11-5.1 - Рулевое устройство судна должно управляться при помощи легкоподвижного органа управления. Любое движение рулевого устройства должно сопровождаться точным указанием положения рулей. При неизменном положении органа управления рулевым устройством рули не должны изменять своего положения.

11-5.2 - Если, кроме того, судно оснащено рулями заднего хода или подруливающим устройством, то они должны управляться отдельными устройствами, отвечающими вышеуказанным требованиям.

11-5.3 - Неисправность в работе рулевого устройства должна сигнализироваться подачей визуального и акустического сигнала на посту управления.

11-5.4 - Управление каждым двигателем должно обеспечиваться одним рычагом, перемещающимся по дуге окружности в вертикальной плоскости, практически параллельной продольной оси судна. Перемещение этого рычага в направлении носа судна должно вызывать передний ход, а его перемещение в сторону кормы - задний ход. Нейтральная позиция рычага должна быть четко обозначена. Угол перемещения рычага из нейтрального положения в положение "полный вперед", а также из нейтрального положения в положение "полный назад" не должен превышать 90°.

11-5.5 - Должно указываться число оборотов главного двигателя или винтов и направление вращения винтов.

11-5.6 - Должно быть предусмотрено устройство для экстренной остановки главных двигателей, которое должно действовать независимо от системы дистанционного управления.

11-6 - УСТРОЙСТВА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ЯКОРЯМИ И ПРОЖЕКТОРАМИ

11-6.1 - Водитель должен иметь возможность, не покидая своего сиденья, отдать якоря, необходимые для экстренной остановки судна, и управлять прожектором.

11-7 - УСТРОЙСТВА СВЯЗИ

11-7.1 - Если судно должно быть оснащено радиотелефонной установкой для обеспечения связи судно-судно, должна быть обеспечена возможность для водителя пользоваться ею, не покидая своего сиденья.

В случае необходимости те же предписания применяются и в отношении установок для связи судно-берег.

11-7.2 - Связь общего пользования должна быть независимой от установок, упомянутых в пункте 11-7.1, с тем чтобы не создавать помех для водителя.

11-7.3 - На борту судна должна иметься система переговорной связи. Она должна по меньшей мере обеспечивать рулевому связь с носом судна или с головной баржей состава, с каютой водителя, а также с жилыми помещениями команды. Сеть переговорной связи должна быть устроена таким образом, чтобы рулевой мог легко пользоваться ею при выполнении действий по управлению судном.

11-8 - СИГНАЛ ТРЕВОГИ

11-8.1 - Водитель должен иметь в своем распоряжении акустический сигнал тревоги, приводимый в действие переключателем "стоп-пуск". Использование переключателей, которые при отпуске автоматически возвращаются в положение "стоп", не допускается.

11-8.2 - Уровень звукового давления этого сигнала должен составлять не менее 75 дБ(А) в жилых помещениях. В машинном отделении мощность этого сигнала должна на 5 дБ(А) превышать шум в этом помещении при работе двигателей на полную мощность. Если это требование нельзя выполнить, звуковой сигнал должен сопровождаться мигающим красным световым сигналом.

ГЛАВА 11-бис

УСТРОЙСТВА ДЛЯ ПОДЪЕМА РУЛЕВЫХ РУБОК СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

11-бис-1 - ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

11-бис-1.1 - Вертикально передвигающаяся рулевая рубка должна позволять эффективно управлять судном внутреннего плавания.

11-бис-1.2 - Вертикально передвигающаяся рулевая рубка и ее устройства должны быть сконструированы таким образом, чтобы была обеспечена надлежащая безопасность находящихся на борту лиц и фиксация рулевой рубки в разных положениях вдоль вертикальной оси. При всех эксплуатационных условиях, включая полное прекращение подачи энергии, должна быть обеспечена возможность немедленного разблокирования фиксирующих устройств.

11-бис-1.3 - Подъем и спуск не должны препятствовать операциям, осуществляемым из рулевой рубки.

11-бис-2 - ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ

11-бис-2.1 - Подъемный механизм должен быть рассчитан на подъем как минимум 1,5 массы полностью оборудованной рулевой рубки с полным комплектом обслуживающего персонала.

11-бис-2.2 - Подъемный механизм рулевой рубки должен работать надежно и без заклинивания при всех возможных случаях асимметрической нагрузки, а также при всех углах крена и дифферента судна, которые могут иметь место в ходе нормальной эксплуатации.

11-бис-2.3 - Рулевая рубка должна быть заземлена таким образом, чтобы был обеспечен надежный металлический контакт с корпусом судна. Это защитное заземление может одновременно являться составной частью громоотводного устройства, если приемник громоотвода находится на рулевой рубке.

11-бис-2.4 - Кабели для питания систем в рулевой рубке должны быть проведены и укреплены так, чтобы исключалась возможность их механического повреждения.

11-бис-2.5 - Конструкция для укрепления кабелей может быть использована и для прокладки шлангов и трубопроводов, ведущих в рулевую рубку. Расстояние между шлангами и трубопроводами и

кабелями должно составлять не менее 100 мм.

11-бис-2.6 - Должна быть обеспечена визуальная сигнализация следующих положений:

- 1) распределительный щит электрического привода под напряжением;
- 2) нижнее конечное положение рулевой рубки;
- 3) верхнее конечное положение рулевой рубки.

11-бис-2.7 - Должна быть обеспечена визуальная и звуковая сигнализация передвижения рулевой рубки. Эта сигнализация должна быть видна и слышна в рулевой рубке и вблизи нее.

11-бис-3 - ТРЕБОВАНИЯ К ПРИВОДУ ПОДЪЕМНОГО УСТРОЙСТВА

11-бис-3.1 - Устройство для подъема и спуска рулевой рубки должно иметь механический привод, способный работать во всех условиях нормальной эксплуатации судна.

11-бис-3.2 - Рулевая рубка должна иметь устройство аварийного спуска, действующее независимо от механического привода. Аварийный спуск рулевой рубки должен осуществляться под действием собственного веса рулевой рубки, быть плавным и контролируемым.

11-бис-3.3 - Подъемный механизм должен обеспечивать остановку и фиксацию рулевой рубки в любом положении. В любом положении должен быть возможен безопасный вход в рулевую рубку и выход из нее.

11-бис-3.4 - В конечных положениях должно быть предусмотрено автоматическое отключение подъемного механизма.

11-бис-3.5 - Спуск рулевой рубки должен при всех условиях осуществляться одним человеком. Аварийный спуск должен проводиться как из рубки, так и за ее пределами. Скорость аварийного спуска рулевой рубки не должна быть меньше скорости спуска при помощи главного привода.

11-бис-3.6 - Применение самотормозящего подъемного механизма не допускается.

11-бис-3.7 - Соединение гидравлической системы подъема рулевой рубки с другой гидравлической системой должно быть в каждом отдельном случае одобрено признанным классификационным обществом или Администрацией.

11-бис-3.8 - Электрический привод подъема рулевой рубки и распределительный щит сигнализации подъема рулевой рубки должны питаться от шин главного распределительного щита, которые питаются непосредственно от генератора или от трансформатора, и должны иметь самостоятельные фидеры.

Таким же способом должно быть обеспечено и их питание от шин аварийного распределительного щита.

ГЛАВА 12

ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

12-1 - ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ

12-1.1 - Суда длиной 85 м и более, плавающие в зоне 1

12.1.1.1 - Корпус надстройки и конструктивные переборки, палубы и рубки должны быть изготовлены из стали, за исключением особых случаев, когда Администрация или признанное классификационное общество могут разрешать применение других материалов с учетом опасности пожара. Переборки коридоров в жилых помещениях должны быть из стали или из других материалов, допущенных Администрацией или признанным классификационным обществом с учетом опасности пожара.

12.1.1.2 - Покрытия палуб, стен и подволоков внутри жилых помещений, особенно помещений, расположенных на палубах, образующих верхние перекрытия машинных и грузовых помещений, а также мебель в них должны быть изготовлены из трудновоспламеняющегося материала. При пожаре не должно выделяться опасного дыма или ядовитого газа.

12-1.1.3 - Шахты лифтов для экипажа, находящиеся в жилых помещениях, внутренние трапы, находящиеся ниже открытой палубы, должны быть изготовлены из стали или равноценного материала.

12-1.1.4 - Переборки камбузов, малярных, фонарных и шкиперных кладовых (если они примыкают к жилым помещениям) и помещений аварийных генераторов, если таковые имеются, должны быть изготовлены из стали или равноценного материала.

12-1.1.5 - В машинных помещениях не допускается применение красок, лаков и других аналогичных веществ на нитроцеллюлозной или иной легковоспламеняющейся основе.

12-1.1.6 - Трубопроводы для нефтепродуктов или жидкого топлива должны быть изготовлены из материала, одобренного Администрацией или признанным классификационным обществом с учетом опасности пожара. Материалы, легко выходящие из строя под действием нагрева, не должны использоваться для забортных шпигатов, фановых или других отливных патрубков, расположенных близко к ватерлинии, или в местах, где разрушение материалов в случае пожара может создать опасность затопления.

12-1.1.7 - Электрические грелки должны проектироваться и устанавливаться таким образом, чтобы опасность пожара была сведена к минимуму.

12-1.1.8 - Принудительная вентиляция машинного помещения должна быть такой, чтобы ее можно было выключать с легкодоступного места вне машинного помещения.

12-1.1.9 - Автоматические системы обнаружения дыма и нагрева, сигнализирующие о возникновении пожара на судне, должны удовлетворять предписаниям Администрации или правилам признанного классификационного общества.

12-1.2 - Суда длиной менее 85 м, плавающие в зоне 1, и суда, плавающие в зонах 2 и 3

12-1.2.1 - Покрытия палуб, стен и подволоков внутри жилых помещений, особенно помещений, расположенных на палубах, образующих верхние перекрытия машинных и грузовых помещений, а также мебель в них должны быть изготовлены из трудновоспламеняющегося материала. Стены, подволоки и двери машинных отделений, котельных и бункеров должны быть изготовлены из стали или другого эквивалентного по огнестойкости материала.

12-1.2.2 - Наклонные и вертикальные трапы, ведущие в машинные помещения, котельные и бункеры, должны быть жестко закреплены и изготовлены из стали или другого равноценного материала.

12-1.2.3 - В машинных помещениях не допускается применение красок, лаков и других аналогичных веществ на нитроцеллюлозной или другой легковоспламеняющейся основе.

12-1.2.4 - Трубопроводы для нефтепродуктов или жидкого топлива должны быть изготовлены из материала, одобренного Администрацией с учетом опасности пожара. Материалы, легко выходящие из строя под действием нагрева, не должны использоваться для забортных шпигатов, фановых или других отливных патрубков, расположенных близко к ватерлинии и не имеющих закрывающего устройства, или в местах, где разрушение материалов в случае пожара может создать опасность затопления.

12-1.2.5 - Электрические грелки должны проектироваться и устанавливаться таким образом, чтобы опасность пожара была сведена к минимуму.

12-1.2.6 - Принудительная вентиляция машинного помещения должна быть такой, чтобы ее можно было выключить с легкодоступного места вне машинного помещения.

12-2 - СРЕДСТВА ЭВАКУАЦИИ

12-2.1 - Суда длиной 85 м и более, плавающие в зоне 1

12-2.1.1 - Во всех помещениях для экипажа, а также во всех других помещениях, в которых обычно работает экипаж, кроме машинных помещений, имеющиеся наклонные и вертикальные трапы должны быть расположены так, чтобы обеспечить быстрый выход на открытую палубу.

12-2.1.2 - В машинных помещениях из каждого машинного отделения, коридора гребного вала и котельного отделения должны быть обеспечены два выхода, один из которых может быть водонепроницаемой дверью. В

машинных помещениях, где нет водонепроницаемых дверей, оба выхода должны обеспечиваться двумя стальными трапами, как можно более отдаленными друг от друга и ведущими к дверям в шахте, которые также отдалены друг от друга и от которых предусмотрен выход на открытую палубу. На судах длиной менее 125 м Администрация или признанное классификационное общество могут отменить это требование, принимая во внимание ширину и расположение этой шахты.

12-2.2 - Суда длиной менее 85 м, плавающие в зоне 1, и суда, плавающие в зонах 2 и 3

12-2.2.1 - Во всех помещениях для экипажа, а также во всех других помещениях, в которых обычно работает экипаж, имеющиеся наклонные и вертикальные трапы должны быть расположены так, чтобы обеспечить выход непосредственно на палубу.

12-2.2.2 - Машинное и котельное отделения должны иметь два выхода, одним из которых может быть запасной выход.

12-3 СРЕДСТВА ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ

12-3.1 - Суда, плавающие в зоне 1

12-3.1.1 - Каждое судно должно оборудоваться пожарными насосами, напорной системой водотушения, пожарными гидрантами и рукавами. Это оборудование должно соответствовать предписаниям Администрации или признанного классификационного общества.

12-3.1.2 - За исключением случаев, разрешенных Администрацией, грузовые трюмы судов длиной 125 м и более должны быть оборудованы стационарной системой пожаротушения, общей для всех трюмов. Эта система должна быть одобрена Администрацией или признанным классификационным обществом.

12-3.1.3 - На борту судов длиной 110 м и более стационарная система пожаротушения, одобренная Администрацией или признанным классификационным обществом, должна устанавливаться:

- в помещениях, в которых расположены главные или вспомогательные котлы, работающие на жидком топливе, а также в помещениях, в которых расположены топливные насосы или отстойные топливные цистерны;
- в помещениях, где расположены главные или вспомогательные двигатели внутреннего сгорания мощностью не менее 750 кВт.

12-3.2 - Суда, плавающие в зонах 1, 2 и 3

12-3.2.1 - Требуется по меньшей мере:

- для рулевой рубки: 1 огнетушитель;
- для каждого изолированного помещения и для каждой группы помещений, оборудованных отопительными, камбузными или

рефрижераторными установками любых видов, в которых используется твердое или жидкое топливо или сжиженные газы: 1 огнетушитель;

- для главных или вспомогательных машинных отделений, оснащенных двигателями внутреннего сгорания, размещенными отдельно друг от друга;
- для двигателей внутреннего сгорания мощностью 100 кВт и менее: 1 огнетушитель;

- для двигателей внутреннего сгорания мощностью свыше 100 кВт: 2 огнетушителя.

12-3.2.2 - Огнетушители должны соответствовать своему назначению и освидетельствоваться не реже одного раза в два года.

12-3.2.3 - Кроме того, должны соблюдаться следующие предписания:

- i) тип огнетушителей должен быть одобрен Администрацией или признанным классификационным обществом;
- ii) на борту судов, на которых установлены электрические устройства, подающие напряжение, превышающее безопасное (см. пункт 6-1.1), должен иметься огнетушитель, приспособленный для тушения пожара электрических установок;
- iii) в огнетушителях не должны применяться огнетушительные вещества, которые сами по себе или при использовании выделяют ядовитые газы.

12-3.2.4 - Огнетушители, чувствительные к действию мороза и жары, должны устанавливаться или защищаться таким образом, чтобы они были всегда готовы к действию.

12-3.2.5 - Если средства противопожарной защиты устанавливаются в нишах, то прикрывающие их щит или дверь должны обозначаться символом красного цвета высотой не менее 100 мм.

12-3.2.6 - Стационарные установки пожаротушения должны соответствовать предписаниям Администрации или признанного классификационного общества.

ГЛАВА 13

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

13-1 - КОЛЛЕКТИВНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

13-1.1 - Спасательные шлюпки

13.1.1.1 - Все спасательные шлюпки должны быть надлежащей конструкции и иметь такую форму и соотношения размерений, чтобы при загрузке полным количеством людей и комплектом снаряжения они имели достаточную остойчивость и достаточный надводный борт.

13-1.1.2 - Все спасательные шлюпки должны иметь прочность, достаточную для безопасного спуска на воду с полным количеством людей и комплектом снаряжения. Они не должны иметь остаточной деформации при нагрузке, превышающей полную на 25%.

13-1.1.3 - Все спасательные шлюпки должны отвечать следующим требованиям:

- иметь места для сидения по крайней мере для трех человек;
- количество людей, разрешенное для размещения в шлюпке, определяется по валовому объему, устанавливаемому признанными методами, исходя из расчета не менее $0,225 \text{ м}^3$ на одного человека. Вместимость шлюпки устанавливается путем испытания, позволяющего определить, какое количество взрослых в спасательных жилетах или нагрудниках может разместиться в ней, не мешая гребле и управлению шлюпкой;
- остойчивость должна быть достаточной для максимально разрешенного количества людей; эта остойчивость считается достаточной, если остается надводный борт не менее 100 мм, когда половина максимально разрешенного количества людей сидят на одном борту шлюпки;
- иметь ширину сиденья не менее 0,45 м в расчете на человека;
- шлюпка с полным количеством людей и комплектом снаряжения, заполненная водой, должна сохранять достаточную плавучесть и остойчивость.

13-1.1.4 - Все спасательные шлюпки должны иметь при максимальной нагрузке достаточный надводный борт. В зонах 2 и 3 при максимальной нагрузке достаточным считается надводный борт:

280 мм для шлюпок длиной до 3,5 м;

$280 + 40 (L-3,5)$ мм для шлюпок длиной от 3,5 до 4,5 м;

320 мм для шлюпок длиной более 4,5 м,

где L - в метрах.

13-1.1.5 - Снабжение спасательных шлюпок должно соответствовать предписаниям Администрации.

13.1.1.6 - Спасательные шлюпки судов, плавающих в зоне 1, должны отвечать соответствующим международным стандартам ИСО.

13-1.2 - Спасательные плоты

Каждый спасательный плот должен быть оборудован прочно прикрепленным спасательным леером, проходящим по наружному периметру, и устройством для швартовки и буксировки. Спасательный плот, предназначенный для зоны 1, должен быть сконструирован таким образом, чтобы на каждого человека из общего разрешенного количества приходилось $0,096 \text{ м}^3$ объема воздуха, заключенного в несущих элементах (или для жестких плотов - в приспособлениях, обладающих эквивалентной плавучестью), и не менее $0,372 \text{ м}^2$ площади палубы.

Для зон 2 и 3 необходимый объем воздуха и площадь палубы устанавливаются Администрацией.

13-1.2.1 - Надувные спасательные плоты

13-1.2.1.1 - Каждый надувной спасательный плот должен быть так сконструирован, чтобы, когда он полностью надут и плавает, он был устойчивым на плаву.

13-1.2.1.2 - Спасательный плот должен быть изготовлен таким образом, чтобы при бросании на воду с высоты 6 м в зонах 2 и 3 или 10 м в зоне 1 ни спасательный плот, ни его снаряжение не были повреждены.

13-1.2.1.3 - Спасательный плот должен быть такой конструкции, чтобы, если плот надут и находится в опрокинутом положении, его легко мог перевернуть один человек, находящийся в воде.

13-1.2.1.4 - Спасательный плот должен быть оборудован надлежащими средствами, позволяющими людям, находящимся в воде, забираться на него.

13-1.2.1.5 - Спасательный плот должен храниться в чехле или контейнере, не подвергающихся сильному износу в условиях использования. Спасательный плот в чехле или в контейнере должен плавать таким образом, чтобы можно было немедленно привести в действие систему его надувания.

13-1.2.2 - Жесткие спасательные плоты

13-1.2.2.1 - Каждый жесткий спасательный плот должен быть сконструирован таким образом, чтобы он сохранял свою форму при различных погодных условиях на палубе и в воде.

13-1.2.2.2 - Жесткий спасательный плот должен быть сконструирован таким образом, чтобы при бросании его на воду с высоты 6 м в зонах 2 и 3 и 10 м в зоне 1 ни спасательный плот, ни его снаряжение не были повреждены.

13-1.2.2.3 - Палубная площадка спасательного плота должна быть расположена в той

части плота, которая обеспечивает защиту для людей. Палуба должна быть устроена так, чтобы по возможности препятствовать попаданию на нее воды и эффективно поддерживать людей вне воды.

13-1.2.2.4 - Снаряжение спасательного плота должно быть уложено таким образом, чтобы оно было легко доступно, какой бы стороной вверх он ни плавал.

13-2 - ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

13.2.1 - Спасательные жилеты

13.2.1.1 - Спасательные жилеты должны отвечать следующим требованиям:

- i) быть изготовлены из надлежащих материалов и иметь надлежащую конструкцию;
- ii) быть в состоянии поддерживать в пресной воде в течение 24 часов груз массой 7,5 кг;
- iii) быть в состоянии поддерживать над водой голову обессилевшего или находящегося в бессознательном состоянии человека;
- iv) быть такой конструкции, чтобы по возможности исключалась вероятность неправильного надевания, однако быть такими, чтобы их можно было надевать также лицевой стороной внутрь;
- v) быть в состоянии повернуть тело погрузившегося в воду человека в безопасное положение и поддерживать его на плаву слегка наклоненным назад от вертикали;
- vi) противостоять воздействию нефти и нефтепродуктов, а также выдерживать температуру до 50°C;
- vii) быть оранжевого светоотражающего цвета;
- viii) обеспечивать возможность легкого и быстрого надевания их и прочного крепления на теле человека;
- ix) быть снабжены находящимся в кармане свистком по усмотрению Администрации;
- x) на них должны быть указаны следующие данные:
 - название завода-изготовителя;
 - тип;
 - год изготовления.

13.2.1.2 - Надувные спасательные жилеты должны иметь два отдельных надувных отсека и отвечать требованиям, указанным в пункте 13-2.1.1, даже если один из отсеков не надут.

Кроме того:

- должна обеспечиваться возможность надувания их автоматически, вручную и ртом;
- в любую погоду они должны быть в пригодном к использованию состоянии.

Администрация может разрешить использование односекционных спасательных жилетов в том случае, если члены экипажа должны во время работы в течение длительного времени быть в спасательных жилетах.

13-2.2 - Спасательные круги и шары

13-2.2.1 - Спасательные круги и спасательные шары должны находиться в состоянии готовности и закрепляться на палубе в надлежащих местах без прикрепления их к опоре. По крайней мере один спасательный круг должен находиться в непосредственной близости от рулевой рубки.

13-2.2.2 - Спасательные круги должны:

- i) поддерживать массу 7,5 кг в пресной воде;
- ii) быть изготовлены из надлежащего материала, противостоять воздействию нефти и нефтепродуктов и выдерживать температуру до 50°C;
- iii) иметь оранжевый светоотражающий цвет;
- iv) иметь собственную массу не менее 2,5 кг;
- v) иметь внутренний диаметр 0,45 м \pm 10%;
- vi) иметь с наружной стороны леер, за который можно держаться.

13-2.2.3 - По крайней мере один круг на каждом борту судна должен иметь плавучий спасательный линь длиной не менее 25 м, надежно закрепленный крючком.

13-2.2.4 - Спасательные шары должны:

- i) поддерживать массу 7,5 кг в пресной воде;
- ii) быть изготовлены из надлежащего материала, противостоять воздействию нефти и нефтепродуктов и выдерживать температуру до 50°C;
- iii) иметь собственную массу не менее 1 кг;
- iv) иметь по своему периметру сетку, за которую можно держаться.

13.3 - УСТАНОВКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВНЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

13-3.1 - Коллективные спасательные средства должны устанавливаться надлежащим образом.

13-3.2 - Должны приниматься соответствующие меры к обеспечению доступа к спасательным шлюпкам и плотам.

13-3.3 - Должны предусматриваться эффективные средства освещения спасательных средств и устройств для спуска их на воду.

13-3.4 - Устройства для спуска на воду спасательных шлюпок должны быть сконструированы и расположены таким образом, чтобы обеспечить надежный, быстрый и безопасный для людей спуск на воду.

13-3.5 - Эти устройства спуска на воду - шлюпбалки, лопари, блоки и другие детали - должны иметь достаточную прочность, обеспечивающую безопасный спуск спасательных шлюпок на воду с любого борта в неблагоприятных условиях крена и дифферента.

13-3.6 - Все коллективные спасательные средства должны быть установлены таким образом, чтобы для их спуска на воду требовалось как можно меньше времени.

13-4 - СОСТАВ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

13-4.1 - Общие положения

13-4.1.1 - Как правило, все суда должны оборудоваться спасательными средствами, соответствующими навигационной зоне, согласно нижеприведенным требованиям.

13-4.2 - Суда, плавающие в зоне 1

13-4.2.1 - Суда, плавающие в зоне 1, должны иметь:

- i) - либо по каждому борту одну или несколько спасательных шлюпок, общая вместимость которых равна количеству людей, находящихся на судне;
 - либо одну или несколько спасательных шлюпок, которые могут быть спущены на воду с любого борта и способны вместить всех людей, находящихся на судне;
 - либо небольшую спасательную шлюпку, удовлетворяющую требованиям Администрации, и по каждому борту судна один или более спасательных плотов, способных вместить всех людей, находящихся на борту;
- ii) один или несколько спасательных плотов общей вместимостью, равной половине общего числа людей, находящихся на судне;
- iii) спасательные жилеты в количестве, достаточном для всех людей, находящихся на судне;
- iv) по меньшей мере четыре спасательных круга, из которых по меньшей мере два должны быть оборудованы источниками света, если судно выполняет ночные рейсы.

13-4.2.2 - Суда, плавающие в зоне 1, могут не иметь спасательных плотов, если

они оборудованы спасательными шлюпками в соответствии с первым абзацем подпункта i) пункта 13-4.2.1.

13-4.3 - Суда, плавающие в зонах 2 и 3

13-4.3.1 - Суда, плавающие в зонах 2 и 3, должны иметь:

- i) коллективные спасательные средства, количество и вместимость которых должны соответствовать требованиям Администрации. Для судов грузоподъемностью более 100 т или водоизмещением более 50 м³, а также буксиров, толкачей и буксиров-толкачей, плавающих в зоне 3, шлюпка, могущая вместить только три человека, может использоваться в качестве коллективного спасательного средства;
- ii) спасательные жилеты в количестве, достаточном для всех людей, находящихся на судне; на коротких международных рейсах Администрация может предписать меньшее число спасательных жилетов;
- iii) по меньшей мере два спасательных круга, а для судов длиной более 75 м - по крайней мере три спасательных круга или два спасательных круга и два спасательных шара. На судах, совершающих ночные рейсы, по крайней мере один из этих кругов должен быть оборудован источником света. Эти положения не относятся к безэкипажным судам, таким, как толкаемые баржи.

ГЛАВА 14

ТОЛКАЧИ, ТОЛКАЕМЫЕ БАРЖИ И ТОЛКАЕМЫЕ СОСТАВЫ

14-1 - ТОЛКАЧИ

14-1.1 - Толкачи должны иметь на носу устройство шириной, равной по меньшей мере двум третям максимальной ширины судна, сконструированное таким образом, чтобы с момента начала выполнения маневров по счаливанию позволить:

- i) толкачу занять определенное положение по отношению к толкаемым баржам;
- ii) персоналу легко и безопасно выполнять маневры по счаливанию толкача и барж.

14-1.2 - Толкачи должны иметь механические лебедки для работы с кормовыми якорями.

14-1.3 - Толкачи должны иметь необходимые счалные устройства, которые должны удовлетворять следующим требованиям:

- i) обеспечивать прочность всех элементов счалного устройства при воздействии максимальных эксплуатационных нагрузок исходя из наиболее тяжелых условий, присущих зонам плавания, для работы в которых предназначено судно;
- ii) конструкция счалного устройства должна обеспечивать необходимую степень свободы относительных перемещений судов при килевой и бортовой качках;
- iii) должна быть обеспечена возможность счаливания толкача как с грузеными, так и с порожними баржами;
- iv) расположение счалного устройства на палубе должно быть таким, чтобы оно не мешало обслуживанию других палубных механизмов, а детали счалного устройства не должны выступать за габариты ширины судна.

14-1.4 - Главные двигатели должны управляться из рулевой рубки. Контроль за их работой должен обеспечиваться приборами, установленными в рулевой рубке.

14-1.5 - Для выполнения операций по толканию самоходные грузовые суда и

толкачи должны:

- либо иметь устройство, предусмотренное выше в пункте 14-1.1;
- либо иметь надлежащие и эффективные устройства, препятствующие поперечному смещению носа судна относительно кормы толкаемого судна.

14-2 - ТОЛКАЕМЫЕ БАРЖИ

14-2.1 - Статьи 7-3, 10-1 - 10-15 и пункты 13-1.1.3 и 13.2.2 не применяются к толкаемым баржам.

14-3 - ТОЛКАЕМЫЕ СОСТАВЫ

14-3.1 - Толкаемые составы должны отвечать следующим требованиям:

- i) иметь достаточную устойчивость на курсе;
- ii) выполнять быстро и легко значительные изменения курса;
- iii) достигать достаточной скорости*;
- iv) иметь возможность с учетом характеристик водного пути либо остановиться при следовании вниз по течению, продолжая сохранять маневренность во время и после остановки, либо быстро и легко повернуть вверх по течению.

* Администрация или компетентный орган для водного пути может предписывать минимальную скорость для определенного участка водного пути.

ГЛАВА 15

ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

15-1 - ОПРЕДЕЛЕНИЯ

При применении настоящей главы:

15-1.1 - термин "пассажирское судно" означает любое судно, построенное и оборудованное для перевозки более 12 пассажиров;

15-1.2 - термин "длина" означает длину, измеренную на уровне плоскости максимальной осадки;

15-1.3 - термин "ширина" означает наибольшую ширину корпуса, измеренную между наружными кромками шпангоутов на уровне или ниже плоскости максимальной осадки;

15-1.4 - термин "осадка судна" означает расстояние по вертикали между наиболее низкой точкой корпуса между наружными кромками шпангоутов и плоскостью максимальной осадки;

15-1.5 - термин "грузовая ватерлиния деления на отсеки" означает ватерлинию, соответствующую наибольшей осадке, при которой еще выполняются требования, предъявляемые к делению судна на отсеки;

15-1.6 - термин "палуба переборок" означает самую верхнюю палубу, до которой доводятся поперечные водонепроницаемые переборки;

15-1.7 - термин "предельная линия погружения" означает непрерывную линию, проведенную на обшивке судна на расстоянии не менее 75 мм ниже пересечения обшивки с верхней поверхностью палубы переборок или проходящую на расстоянии не менее 75 мм ниже самой низкой водонепроницаемой точки обшивки судна. Для судов с утопленной надстройкой эта линия должна проводиться на расстоянии не менее чем на 100 мм ниже пересечения обшивки с верхней поверхностью палубы переборок;

15-1.8 - термин "проницаемость помещения" означает выраженное в процентах отношение объема, который может быть заполнен водой, к полному объему помещения;

15-1.9 - термин "машинное помещение" означает пространство от расчетной основной плоскости до предельной линии погружения и между крайними главными поперечными водонепроницаемыми переборками, ограничивающими пространство, в котором установлены главные и

вспомогательные механизмы, главные котлы, а также все постоянные угольные бункеры.

В случае необычного расположения Администрация может дать определение машинных помещений;

15-1.10 - термин "пассажи́рские помеще́ния" означает помещения, предназначенные для размещения и обслуживания пассажиров, за исключением помещений для багажа, припасов, провизии и почты. Помещения, предназначенные для размещения и обслуживания экипажа и расположенные под палубой переборок, с точки зрения безопасности должны рассматриваться как пассажирские помещения;

15-1.11 - термин "надводный борт" означает расстояние, измеренное по вертикали, между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой верхней кромки палубы или при отсутствии палубы самой низкой точкой верхней кромки постоянной бортовой обшивки;

15-1.12 - термин "расстояние безопасности" означает расстояние, измеренное по вертикали, между плоскостью максимальной осадки и самой низкой точкой, выше которой судно уже не может считаться водонепроницаемым, без учета при этом приемных и отливных отверстий.

15-2 - ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Предписания настоящей главы применяются к самоходным пассажирским судам, плавающим в зонах 2 и 3. Для других судов эти предписания применяются в той мере, в какой Администрация сочтет это необходимым для обеспечения безопасности.

15-3 - ОБЩИЕ ПРЕДПИСАНИЯ

15-3.1 - При отсутствии в настоящей главе иных указаний на пассажирские суда распространяются общие положения настоящих рекомендаций.

15-4 - ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОПЕРЕЧНЫХ ПЕРЕБОРОК

15-4.1 - Для судов длиной 25 м и более доказательство непотопляемости и аварийной остойчивости должно представляться для всех предусматриваемых условий загрузки.

15-4.2 - Помимо переборок, предусмотренных в соответствии с пунктом 4-2.1, обязательно наличие поперечных переборок, предусматриваемых на основе расчета деления на отсеки. Все предписанные поперечные переборки должны быть водонепроницаемыми и доводиться до палубы переборок. Кроме того, пассажирские помещения также должны отделяться от грузовых трюмов водонепроницаемыми переборками.

15-4.3 - Количество отверстий в водонепроницаемых поперечных переборках, предусмотренных в пункте 15-4.2, должно быть сведено к минимуму, допускаемому конструкцией судна и условиями его нормальной эксплуатации.

В рулевой рубке должны находиться индикаторы открытого и закрытого положения водонепроницаемых дверей.

15-4.3.1 - В таранной переборке ниже палубы переборок и в переборках, отделяющих машинные помещения от пассажирских помещений, не допускается устройство никаких входных отверстий или дверей.

15.4.3.2 - Двери в водонепроницаемых переборках, открываемые и закрываемые вручную и не имеющие дистанционного управления, допускаются лишь в местах, не доступных для пассажиров. Они должны быть постоянно закрыты и могут открываться лишь на время прохода. Их быстрое и надежное задривание должно обеспечиваться надлежащими приспособлениями. На обеих сторонах таких дверей должна быть надпись "Дверь должна немедленно закрываться после каждого прохода".

15-4.3.3 - Двери в переборках, остающиеся открытыми долгое время, должны быть сконструированы таким образом, чтобы можно было закрывать их на месте с обеих сторон, а также из легко доступного места, расположенного над палубой переборки. Необходимо, чтобы после закрывания с помощью дистанционного управления обеспечивалась возможность надежного открывания и закрывания двери на месте. Время закрывания должно быть достаточно продолжительным для того, чтобы исключить всякую возможность несчастного случая, однако оно не должно превышать 60 секунд. Во время закрывания у двери должна действовать автоматическая звуковая сигнализация. Должна также обеспечиваться возможность функционирования устройств открытия и закрытия дверей, а также сигнальных устройств независимо от основной судовой электросети. На посту дистанционного управления должно предусматриваться устройство, указывающее, открыта или закрыта дверь.

15-4.3.4 - Расстояние от наружной обшивки дверей переборки и устройств для их открывания и закрывания должно составлять не менее одной пятой ширины судна, причем это расстояние должно измеряться перпендикулярно диаметральной плоскости судна на уровне максимальной осадки.

15-4.3.5 - Трубопроводы, имеющие открытые отверстия, и вентиляционные каналы должны прокладываться таким образом, чтобы в случае течи не допустить затопления других помещений или резервуаров. В этом отношении безопасность считается обеспеченной, если трубопроводы или вентиляционные каналы находятся на расстоянии от обшивки судна, указанном в пункте 15-4.3.4, или если их отверстия остаются над ватерлинией при наиболее неблагоприятных условиях затопления. Если применение этого положения невозможно, трубопроводы, проходящие через несколько отсеков и имеющие в них открытые отверстия, должны иметь закрытия, дистанционно управляемые с места, находящегося выше палубы переборки; это правило применяется также в том случае, если высота этих трубопроводов над основной плоскостью судна составляет менее 0,5 метра.

Прокладка кабелей должна производиться таким образом, чтобы не нарушать водонепроницаемости переборки.

15-4.4 - На борту судна должны находиться инструкции, предписывающие, что в

случае аварии все имеющиеся в водонепроницаемых переборках отверстия и двери должны быть немедленно плотно закрыты.

15-4.5 - Поперечная переборка может иметь уступ или выступ при условии, что все части этого уступа или выступа находятся на расстоянии от наружной обшивки, составляющем более одной пятой ширины судна, как определено в пункте 15-4.3.4. Если это требование не выполнено, такая переборка не учитывается при расчетах деления на отсеки.

15-4.6 - Деление судна на отсеки должно быть таким, чтобы в случае затопления любого водонепроницаемого отсека корпус не погружался выше предельной линии погружения и чтобы выполнялись требования пункта 15-5.4. При расчете следует учитывать возможность несимметричного затопления.

15-4.7 - Водонепроницаемые окна могут устраиваться в бортовой обшивке ниже предельной линии погружения при условии, что они не могут быть открыты и являются достаточно прочными.

15-4.8 - Как правило, проницаемость отсеков следует принимать равной 95%. Если расчетами установлено, что в каком-либо отсеке средняя проницаемость составляет менее 95%, то в качестве расчетной проницаемости может быть принята расчетная величина. Однако при таком расчете должны соблюдаться следующие минимальные значения:

Пассажирские помещения:	95%;
Машинные помещения:	85%;
Грузовые трюмы, помещения для багажа и провизионные:	75%;
Двойное дно, бункеры для топлива и другие цистерны:	0 - 95%,

в зависимости от того, должны ли эти емкости в соответствии с их назначением предполагаться заполненными или порожними, при этом за ватерлинию судна принимается грузовая ватерлиния деления судна на отсеки.

15-4.9 - Водонепроницаемыми в значении, предусмотренном в пункте 15-4.6, считаются только те отсеки, длина которых составляет, по крайней мере, 10% от длины судна, но не менее 4 метров.

15-4.10 - Если длина отсека, примыкающего к таранной переборке, составляет менее 10% от длины судна или менее 4 м, то при расчете остойчивости форпик и этот отсек рассматриваются как затопляемые одновременно; однако их

общая длина должна быть не менее длины, предписываемой в пункте 15-4.9.

15-4.11 - Расстояние между таранной переборкой и носовым перпендикуляром должно составлять не менее 4% от длины судна, не превышая при этом 4% от этой длины, плюс два метра.

15-5 - ОСТОЙЧИВОСТЬ НЕПОВРЕЖДЕННОГО СУДНА И АВАРИЙНАЯ ОСТОЙЧИВОСТЬ

15-5.1 - Достаточная остойчивость судна должна быть подтверждена проверочными расчетами, основанными на результатах опытного кренования.

15-5.2 - Для судов длиной до 25 м доказательство достаточной остойчивости расчетным путем, требуемое в пункте 15-5.1, может быть заменено испытанием под нагрузкой в соответствии с требованиями Администрации.

15-5.3 - Без нарушения различных национальных требований доказательство достаточной остойчивости расчетным путем считается удовлетворительным, если расчет показывает, что все соответствующие требования добавления к главе 4 выполнены.

15-5.4 - Аварийная остойчивость судна считается удовлетворительной, если расчет показывает, что в случае получения пробоины характеристики остойчивости на последней стадии затопления соответствуют требованиям, установленным Администрацией.

15-6 - РАСЧЕТ ЧИСЛА ПАССАЖИРОВ НА ОСНОВЕ СВОБОДНОЙ ПОВЕРХНОСТИ ПАЛУБЫ

15-6.1 - При условии выполнения требований статьи 15-5 Администрация устанавливает максимальное разрешенное число пассажиров следующим образом:

- i) за основу расчета берется сумма поверхностей свободной палубы, обычно отведенных для пребывания пассажиров, и помещений для пассажиров. В то же время площади палубы, занимаемые под каюты и туалеты, а также площади помещений, постоянно или временно используемых при эксплуатации судна, даже если последние открыты для доступа пассажиров, не должны учитываться в расчетах. Площадь помещений, расположенных под главной палубой, кроме имеющих большие окна, может не учитываться при расчетах;
- ii) из суммы поверхностей, рассчитанных в соответствии с положениями подпункта i), должны быть исключены:

- площади, занимаемые коридорами, трапами и другими проходами,
- площади, расположенные под трапами,
- площади, постоянно занимаемые устройствами, и
- площади под спасательными и другими шлюпками, если они располагаются на такой высоте, что пассажиры не могут стоять под ними;

iii) количество пассажиров определяется исходя из расчета 2,5 пассажира на 1 м² поверхности свободной палубы, определяемой в соответствии с приведенными выше подпунктами i) и ii); однако для судов длиной не более 25 м для расчетов используется величина 2,8 пассажира на 1 м².

15-6.2 - Максимальное разрешенное число пассажиров должно быть четко указано надписями на хорошо видных местах.

15-7 - НАДВОДНЫЙ БОРТ, РАССТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ГРУЗОВЫЕ МАРКИ

15-7.1 - Остаточный надводный борт должен быть не менее чем 200 мм с учетом измеренного по наружной обшивке погружения бортом в результате наличия наибольшего из значений крена, рассчитанных по соответствующим требованиям добавления к главе 4.

При этом для зоны 2 остаточный надводный борт должен составлять не менее 400 мм, а для зоны 3 - не менее 300 мм.

15-7.2 - Остаточное расстояние безопасности должно составлять не менее 100 мм для судов, в обшивке которых имеются створчатые бортовые окна и другие отверстия, не защищенные от проникновения воды (не соответствующие положениям пункта 15-4.7), с учетом измеренного по наружной обшивке погружения бортом в результате наличия наибольшего из значений крена, рассчитанных по соответствующим требованиям добавления к главе 4.

Для судов, не имеющих палуб переборок, расстояние безопасности должно составлять не менее 1 000 мм для зоны 2 и не менее 500 мм для зоны 3.

15-7.3 - Плоскость максимальной осадки должна определяться таким образом, чтобы соблюдались как надводный борт, предписанный выше в пункте 15-7.1, и расстояние безопасности, предписанное выше в пункте 15-7.2, так и требования статей 15-4 и 15-5.

15-7.4 - Грузовая марка должна наноситься на оба борта судна вблизи миделя. Разрешается нанесение дополнительных пар марок или непрерывной линии. Место нанесения этих марок должно быть четко указано в международном судовом удостоверении.

15-8 - ПОМЕЩЕНИЯ И УСТРОЙСТВА, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

15-8.1 - Части палуб, предназначенные для пассажиров и не являющиеся закрытыми пространствами, должны быть обнесены фальшбортом или леером высотой не менее 0,90 м. Леера должны быть устроены таким образом, чтобы дети не могли выпасть через них. Отверстия и устройства, используемые для доступа на судно и выхода с него, а также отверстия для погрузки и выгрузки должны быть оснащены надлежащим устройством безопасности.

15-8.1.1 - Сходни должны иметь ширину не менее 0,60 м; с каждой стороны они должны иметь леер.

15-8.1.2 - Проходы и трапы, а также двери и выходы, предназначенные для пассажиров, должны иметь ширину в свету не менее 0,80 м. Двери пассажирских кают и других малых помещений могут иметь меньшую ширину в свету.

Если для доступа в часть судна или помещение, предназначенное для пассажиров, служит только один коридор или трап, их ширина в свету должна составлять не менее 1 м; однако на малых судах Администрация может разрешить ширину менее 0,80 м.

Для помещений или группы помещений, предназначенных для более чем 80 пассажиров, суммарная ширина всех выходов, предусмотренных для

пассажиров, которые должны использоваться ими в случае необходимости, должна составлять не менее 0,01 м на пассажира.

15-8.1.3 - Если помещения, предназначенные или оборудованные для размещения более 30, но менее 50 пассажиров, имеют только один основной выход, они должны иметь, кроме того, по крайней мере один запасной выход.

Помещения, предназначенные или оборудованные для 50 пассажиров и более или имеющие спальные места для 12 пассажиров и более, должны иметь не менее двух выходов, причем один из них может заменяться двумя запасными выходами. Эти выходы должны располагаться в надлежащих местах и иметь одну и ту же ширину.

Все помещения, находящиеся под палубой переборок, должны иметь выход или запасной выход, ведущий на палубу или на открытый воздух.

Запасные выходы должны иметь размеры в свету не менее 0,60 м x 0,60 м.

15-8.1.4 - Трапы под палубой переборок должны быть расположены на расстоянии от обшивки не менее одной пятой ширины судна, измеренной перпендикулярно к диаметральной плоскости судна на уровне максимальной осадки. 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.

15-8.2 - Двери пассажирских салонов должны открываться наружу. Во время эксплуатации судна должна исключаться возможность запираения их на ключ или на задвижку посторонними лицами.

15-8.3 - Суда, на которых разрешается перевозить до 300 пассажиров, должны иметь по меньшей мере одну уборную на 100 пассажиров. На судах, на которых разрешается перевозить более 300 пассажиров, должны иметься отдельные мужские и женские уборные из расчета не менее одной уборной на 200 пассажиров, половина уборных, отведенных для мужчин, может иметь лишь писсуары.

15-8.4 - Доступ посторонних лиц в части судна, которые не отведены для пассажиров, в частности в рулевую рубку и в машинные помещения, запрещается. Кроме того, у входа в эти части судна на видном месте должны быть помещены надписи "вход запрещен" или соответствующая пиктограмма.

15-9 - ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

15-9.1 - На борту пассажирских судов должны иметься спасательные круги в количестве, указанном в приведенной ниже таблице.

Длина судна в м	Максимально разрешенное число пассажиров	Количество спасательных кругов
4	до 35	не более 300
301-600	более 35 до 50 6	
8	более 50	601-900
10	-	901-1200
12	-	более 1200

При установлении количества спасательных кругов принимается большая из величин, полученных по первой или по второй колонке.

При этом не более трети предписанного количества спасательных кругов может быть заменено удвоенным количеством спасательных шаров.

15-9.2 - На борту судов длиной не более 25 м, на которые не распространяются никакие предписания в отношении доказательства непотопляемости в случае наличия течи, кроме спасательных кругов и шаров, предписанных выше в пункте 15-9.1, должны находиться индивидуальные или коллективные спасательные средства из расчета максимального числа пассажиров, разрешенного для данного вида использования судна, а также для обслуживающего персонала.

На борту судов длиной более 25 м должно находиться достаточное количество индивидуальных и/или коллективных спасательных средств, устанавливаемое Администрацией. Должна предусматриваться по крайней мере одна спасательная шлюпка или спасательный плот.

15-9.3 - Индивидуальными спасательными средствами считаются спасательные круги, спасательные шары, спасательные жилеты, упомянутые в статье 13-2, или любые другие утвержденные Администрацией равноценные средства, способные поддерживать человека, находящегося в воде.

15-9.4 - Коллективными спасательными средствами считаются упомянутые в статье 13-3 спасательные шлюпки и спасательные плоты, а также другие надлежащие приспособления, пригодные для поддержания нескольких человек, находящихся в воде.

15-10 - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

15-10.1 - Переборки и двери между коридорами и каютами, а также между самими каютами должны быть изготовлены из материалов с медленным распространением пламени. В случае пожара системы открывания должны сохранять работоспособность в течение достаточно длительного времени.

Перегородки между коридорами и каютами должны распространяться от одной палубы до другой или доходить до огнестойкого подволока. В случае наличия соответствующей спринклерной системы предписания первого и второго предложений данного пункта не являются обязательными. Свободное пространство над подволоком и за обшивкой должно разделяться по крайней мере через каждые 15 м с помощью огнестойких конструктивных элементов.

15-10.2 - Расположение трапов, выходов и запасных выходов должно быть таким, чтобы в случае пожара в каком-либо помещении обеспечивалась полная

безопасность эвакуации людей из других помещений.

Если трап соединяет два расположенных друг над другом закрытых помещения, то на одном из ярусов трап должен быть огорожен переборками, изготовленными из материала с медленным распространением пламени, с самозакрывающимися дверьми из такого же материала.

Если трап или группа трапов соединяют более двух расположенных друг над другом закрытых помещений, то выгородка трапа должна быть полностью ограждена снизу доверху переборками, изготовленными из материала с медленным распространением пламени, с самозакрывающимися дверьми из такого же материала и иметь выход на открытую палубу. Трапы должны иметь стальной каркас.

В случае установки соответствующих спринклерных систем нет необходимости ограждать выгородки служебных трапов, которые не относятся к предписанным выходам и соединяют только две палубы.

При нормальных условиях эксплуатации самозакрывающиеся двери могут оставаться открытыми.

15-10.3 - В соответствии с предписаниями Администрации необходимо учитывать большую опасность возникновения пожара в камбузах, парикмахерских и в киосках парфюмерии.

15-10.4 - Краски, лаки и другие материалы, используемые для отделки поверхностей внутренних помещений, а также материалы, служащие для обшивки и изоляции, должны быть трудновоспламеняющегося типа. При пожаре они не должны быть источником опасного выделения дыма или ядовитого газа.

15-10.5 - Коридоры длиной более 40 м должны быть разделены перегородками из материалов с медленным распространением пламени и иметь самозакрывающиеся двери с расстояниями между ними не более 40 м.

15-10.6 - Вентиляционные системы должны быть сконструированы таким образом, чтобы не допускать распространения огня через них. Должна быть предусмотрена возможность закрытия отверстий для входа и выхода воздуха.

Если вентиляционные каналы проведены через выгородки трапов или переборки машинных помещений, то в местах прохода через эти переборки они должны быть оборудованы огнезадерживающими клапанами. Непрерывные каналы должны подразделяться по меньшей мере через каждые 40 м огнезадерживающими клапанами.

Должна быть обеспечена возможность выключения встроенных вентиляторов с центрального поста, расположенного вне машинного помещения.

15-11 - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

15-11.1 - Допускается только электрическое освещение. Должна быть

предусмотрена возможность достаточного освещения мест посадки на судно.

15-11.2 - Если непосредственная переговорная связь между рулевой рубкой и помещениями для отдыха экипажа, а также между носом и кормой судна отсутствует, то должны предусматриваться устройства, позволяющие обеспечить надежную и быструю двустороннюю связь.

15-11.3 - Суда длиной 35 м и более, а также суда, допущенные к перевозке более 60 пассажиров, должны иметь систему оповестительной связи.

15-11.4 - На судах с каютным расположением пассажиров должна быть предусмотрена система подачи сигналов общей тревоги.

15-11.5 - Суда с каютным расположением пассажиров должны быть оборудованы средствами связи судно-берег и судно-судно.

ГЛАВА 16

АВТОМАТИЗАЦИЯ

16-1 - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Положения настоящей главы являются факультативными. Они представляют собой указания, касающиеся автоматизации, проводимой по решению судовладельца в том случае, если не предусмотрена постоянная вахта в машинном отделении.

Автоматизированная механическая установка - это установка, оборудованная автоматизированным контролем и автоматической защитой главных и вспомогательных механизмов и их систем, а также средствами дистанционного управления ими и телесигнализацией.

16-1.1 - Применение

Приведенные ниже положения применяются - наряду с положениями других глав - к оборудованию для контроля и управления судами внутреннего плавания, оснащенными механизмами с дистанционным и автоматическим управлением.

16-1.2 - Допуск, испытания и освидетельствование

Оборудование и системы контроля и управления судами внутреннего плавания, в машинных отделениях которых не предусмотрена постоянная вахта, должны отвечать приведенным ниже положениям или правилам, установленным признанным классификационным обществом. Меры, отличающиеся от вышеупомянутых правил, но обеспечивающие эквивалентную защиту, могут приниматься.

После установки на судне оборудование подвергается испытаниям в действии. Периодические освидетельствования автоматизированных механизмов проводятся в соответствии с требованиями Администрации или правилами признанного классификационного общества.

16-2 - ОБЩИЕ ПРЕДПИСАНИЯ

16-2.1 - Все оборудование должно выбираться с должным учетом предполагаемых условий эксплуатации судна.

16-2.2 - Особое внимание следует обращать на:

- i) крен и дифферент судна;

- ii) погодные и климатические условия;
- iii) вибрации и удары;
- iv) прекращение и возобновление подачи энергии;
- v) изменения напряжения и частоты электрического тока;
- vi) изменения давления в пневматическом и гидравлическом оборудовании;

- vii) опасные зоны, для которых требуется надлежащим образом проверенное в отношении безопасности оборудование.

16-3 - РАСПОЛОЖЕНИЕ

16-3.1 - Расположение оборудования для обслуживания и контроля

Главные двигатели и ответственные вспомогательные механизмы должны быть установлены и оборудованы таким образом, чтобы они могли работать без постоянной вахты. Системы дистанционного управления и аварийно-предупредительной сигнализации должны обеспечивать бесперебойную работу установки и беспрепятственный контроль и проверку всех основных частей установки.

16-3.2 - Оборудование для управления и регулирования

16-3.2.1 - Учитывая обязательность обеспечения безопасности плавания, необходимо, чтобы при повреждении или прекращении подачи энергии к электрическим, пневматическим или гидравлическим устройствам регулирования или управления управляемые элементы остались в положении, в котором они находились до выхода из строя. При таком отказе должен подаваться соответствующий сигнал.

16-3.2.2 - Местное ручное управление

Автоматизированные или дистанционно управляемые системы должны быть оборудованы также местным ручным управлением. Никакое повреждение системы автоматизированного или дистанционного управления не должно приводить к выходу из строя ручного управления.

16-3.3 - Питание ответственных систем дистанционного и автоматического управления

Необходимо предусматривать аварийный источник питания. Должна быть предусмотрена возможность непрерывного питания ответственных элементов дистанционного или автоматического управления от этого аварийного источника питания, который должен включаться автоматически в случае выхода из строя основной системы питания.

16-4 - СИСТЕМА АВАРИЙНО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

16-4.1 - Аварийно предупредительная система сигнализации двигателей

16-4.1.1 - Должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная система, указывающая достижение предельной температуры воды в системе охлаждения

и предельного давления в системе смазки главных двигателей и передаточных устройств, а также предельного давления масла или воздуха в устройствах реверсирования двигателей или движителей.

16-4.1.2

- i) Аварийно-предупредительная система должна обеспечивать подачу звуковых сигналов в рулевой рубке и в машинном отделении и визуальных сигналов для каждого отдельного контролируемого параметра в соответствующем месте.

- ii) Аварийно-предупредительная система должна быть сконструирована, насколько это возможно, по принципу безотказной работы при отказе отдельных элементов.

16-4.1.3

- i) Должно быть обеспечено постоянное питание аварийно-предупредительной системы. В случае прекращения подачи энергии система должна автоматически переключаться на запасной источник питания. Этим запасным источником питания может являться аварийный источник, предусмотренный в пункте 16-3.3, для систем дистанционного и автоматического управления.
- ii) О выходе из строя основного источника питания аварийно-предупредительной системы должен подаваться сигнал.

16-4.1.4

- i) Аварийно-предупредительная система должна быть способна оповещать одновременно о нескольких неисправностях, и прием любого сигнала не должен мешать другому сигналу.
- ii) Звуковые аварийно-предупредительные сигналы должны подаваться до тех пор, пока не будет подтвержден их прием, а визуальные сигналы должны оставаться включенными до тех пор, пока не будет устранена неисправность. После этого аварийно-предупредительная система должна автоматически вернуться в нормальное положение.

16-4.2 - Система обнаружения пожара в машинных помещениях

- i) Машинные помещения должны быть оснащены официально допущенной системой обнаружения пожара, работающей по принципу самоконтроля и предусматривающей возможность проведения периодических испытаний.
- ii) Эта система обнаружения пожара должна обеспечивать быстрое обнаружение начала пожара в любой части машинного помещения при любых нормальных условиях эксплуатации механизмов и при изменении режима вентиляции в связи с возможными изменениями окружающей температуры. Установка пожароизвещателей разрешается лишь в помещениях ограниченной высоты и в местах, где их использование особенно целесообразно. Система обнаружения должна приводить в действие звуковые и визуальные сигналы, соответственно отличающиеся от сигналов любой другой

системы; эти сигналы должны подаваться в местах, где они могут быть услышаны или замечены из рулевой рубки, а также в каюте вахтенного члена экипажа.

При выходе из строя основной системы энергоснабжения система обнаружения пожара должна автоматически подключаться к аварийному источнику энергии через отдельный фидер.

- iii) Если судно находится на стоянке и в рулевой рубке нет вахты, то должна иметься возможность восприятия аварийно-предупредительного сигнала в том месте, где несет вахту ответственное лицо.
- iv) После установки система подвергается испытанию в действии при реальных условиях эксплуатации судна.

16-4.3 - Система вызова персонала и подачи аварийного сигнала

Должна быть предусмотрена надежная система переговорной связи между рулевой рубкой и жилыми помещениями для экипажа.

Водитель должен иметь в своем распоряжении аварийный сигнал, управляемый при помощи двухпозиционного переключателя. Уровень звукового давления этого сигнала в жилых помещениях должен составлять не менее 75 дБ(А). В машинном отделении при двигателях, работающих на полном ходу, уровень звукового давления этого сигнала должен на 5 дБ(А) превышать обычные шумы. Тон аварийного сигнала должен отличаться от тона обычного шума и других акустических сигналов.

16-5 - СИСТЕМА ЗАЩИТЫ

16-5.1 - Должна быть предусмотрена система защиты, которая в случае представляющей непосредственную опасность неисправности в работе механизмов или котлов будет обеспечивать автоматическое отключение соответствующей части установки и подачу аварийного сигнала.

Частичная или полная остановка главной силовой установки не должна быть автоматической, за исключением случаев, когда возникает непосредственная опасность полного выхода из строя, серьезного повреждения или взрыва.

Необходимо предусматривать устройства, препятствующие остановке главных двигателей, возможность самопроизвольного включения которых должна быть исключена. В случае использования этих устройств должен зажигаться контрольный сигнал.

16-5.2 - Для многовальных установок и установок с несколькими двигателями автоматическая остановка одного из двигателей вследствие выхода из строя системы смазки допускается только при том условии, что остальные двигатели продолжают работать.

16-5.3 - Если установка оборудована винтом регулируемого шага, необходимо

предусмотреть средства предотвращения перегрузки двигателя в результате изменения шага гребного винта.

16-6 - ОСНОВНОЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

На судах, где электроэнергия обычно вырабатывается одним генератором, должны быть предусмотрены устройства для сброса части нагрузки с целью обеспечения безопасности судна и всех потребностей в энергии систем, необходимых для движения и управления. На случай выхода из строя генератора должен быть предусмотрен автоматически запускающийся аварийный источник питания достаточной мощности для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна.

16-7 - РЕЗЕРВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

В тех случаях, когда для вспомогательного оборудования, необходимого для движения судна, требуются резервные механизмы, должны быть предусмотрены устройства, обеспечивающие автоматическое переключение. При автоматическом переключении должен включаться соответствующий сигнал.

16-8 - ДИСТАНЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГЛАВНОЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ

16-8.1 - При всех условиях эксплуатации, включая маневрирование, из рулевой рубки должно быть обеспечено полное управление частотой вращения, направлением упора и, если применяется винт регулируемого шага, шагом гребного винта.

16-8.2 - Дистанционное управление, упомянутое выше в пункте 16-8.1, должно осуществляться одним органом для каждого гребного винта, причем все связанные с этим механизмы, включая при необходимости средства предотвращения перегрузки двигателя, должны функционировать автоматически.

16-8.3 - Главный двигатель должен иметь устройство аварийной остановки, расположенное в рулевой рубке и не зависящее от системы дистанционного управления, упомянутой в пункте 16-8.1.

16-8.4 - Необходимо обеспечить, чтобы дистанционное управление главной силовой установкой осуществлялось одновременно только с одного поста. Выносные посты управления, связанные с органами управления, расположенными в рулевой рубке, разрешаются. При наличии нескольких постов управления на каждом из них должен быть установлен индикатор, показывающий, с какого поста управляется главная силовая установка. Передавать управление главной силовой установкой из рулевой рубки в машинное отделение и обратно должно быть возможно только из рулевой рубки.

16-8.5 - Если Администрация не считает это практически невозможным, система дистанционного управления должна выполняться таким образом, чтобы в случае ее отказа включался сигнал и заданная частота вращения и направление упора сохранялись до перехода на ручную систему управления.

16-8.6 - В рулевой рубке должны быть установлены индикаторы:

- i) частоты и направления вращения винтов, если используются винты фиксированного шага;

- ii) частоты вращения и положения лопастей винтов, если используются винты регулируемого шага.

16-8.7 - При наличии автоматического дистанционного управления число автоматически выполняемых попыток запуска главной силовой установки должно быть ограничено с целью сохранения достаточного давления пускового воздуха. При падении давления пускового воздуха до нижнего предела, при котором еще возможно запустить главный двигатель, должна загораться сигнальная лампа.

16-9 - СИСТЕМА ИЗВЕЩЕНИЯ О ПОДЪЕМЕ УРОВНЯ ПОДСЛАНЕВЫХ ВОД

Все машинные помещения должны быть оснащены системой для подачи сигнала при подъеме уровня подсланевых вод. Датчик или датчики уровня должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать своевременную подачу аварийного сигнала.

ГЛАВА 17

ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ ДЛЯ ЭКИПАЖА И РАБОЧИЕ МЕСТА

17-1 - ОПРЕДЕЛЕНИЯ

17-1.1 - Термин "помещение" означает указанные ниже помещения, предназначенные для размещения членов экипажа и их семей: жилые помещения, включая салоны-кухни, каюты, помещения для приема пищи и для отдыха, камбузы, включая провизионные кладовые, санитарные помещения, включая уборные, умывальные и прачечные, а также передние и коридоры, являющиеся частью этих помещений.

17-1.2 - Термин "рабочие места" означает, с одной стороны, рабочие места внутри помещений, т.е. в закрытом помещении, индивидуальные или групповые, в соответствии с потребностями эксплуатации (например, машинное отделение, рулевая рубка, кладовая, трюм и т.д.), и, с другой стороны, рабочие места вне помещения, расположенные на палубе (например, для обслуживания палубных механизмов и устройств).

17-2 - ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

17-2.1 - Расположение и состояние жилых помещений

17-2.1.1 - Суда, на борту которых должны постоянно находиться члены экипажа в свободное от несения вахты время, должны иметь помещения для экипажа.

17-2.1.2 - Помещения должны быть расположены, иметь размеры и быть оборудованы и распланированы таким образом, чтобы отвечать требованиям в отношении безопасности и охраны здоровья членов экипажа.

17-2.1.3 - В особых случаях Администрация может предписывать более строгие правила, если это представляется необходимым для охраны жизни или здоровья членов экипажа. В особых случаях Администрация может допускать отступления, если безопасность и охрана здоровья в равной степени обеспечены принятием других мер.

17-2.1.4 - Ни одно из жилых помещений не должно располагаться перед таранной переборкой.

17-2.1.5 - Жилые помещения должны быть расположены таким образом, чтобы максимально предохранять экипаж и случае столкновения.

17-2.1.6 - Переборки, отделяющие жилые и машинные помещения от трюмов, должны быть водонепроницаемыми. Переборки, отделяющие жилые

помещения от машинных помещений, должны быть газонепроницаемыми. Жилые помещения должны сообщаться непосредственно с палубой либо через обычный, либо через запасной выход. Жилые помещения не должны иметь общих переборок с цистернами, предназначенными для жидкого топлива или смазочного масла.

17-2.1.7 - Доступ в жилые помещения должен быть легким и безопасным.

17-2.1.8 - Жилые помещения должны быть защищены от проникновения загрязненного воздуха из других частей судна. Всасывающие отверстия систем принудительной вентиляции должны размещаться таким образом, чтобы препятствовать проникновению загрязненного воздуха. Испарения из камбузов или помещений, оснащенных санитарными устройствами, должны выводиться непосредственно в атмосферу.

17-2.1.9 - Жилые помещения, за исключением провизионных кладовых и санитарных узлов, должны, в той мере, в какой это экономически оправдано, быть защищены от шума и вибрации, производимых, в частности, двигателями, движителями, лебедками, установками для вентиляции и отопления и другими машинами и приборами, производящими шум.

17-2.1.10 - Жилые помещения должны иметь запасные выходы, позволяющие произвести быструю эвакуацию, если судно тонет или возникает пожар. Это требование не распространяется:

- i) на жилые помещения, имеющие двери, окна или световые люки, позволяющие произвести быструю эвакуацию;
- ii) на провизионные.

17-2.2 - Размеры жилых помещений и число членов экипажа, занимающих эти помещения

17-2.2.1 - Свободная высота помещений для экипажа должна быть не меньше 1,90 метра.

17-2.2.2 - Свободная площадь жилых помещений должна составлять не менее 2 м² на одного человека.

17-2.2.3 - На каждого человека должно приходиться не менее 3,5 м³ кубатуры в общественных помещениях и не менее 5 м³ в каютах. Под кубатурой понимается объем помещения за вычетом объема, приходящегося на шкафы, койки и т.д.

17-2.2.4 - Кубатура каждого жилого помещения должна составлять не менее 7 м³.

17-2.2.5 - Площадь уборных должна быть не менее 1 м², ширина - не менее 0,75 м, длина - не менее 1,10 метра.

17-2.2.6 - Каждую каюту для экипажа должны занимать не более двух взрослых, а каюту комсостава - по возможности один человек.

17-2.2.7 - Каюты для супругов должны быть отделены от жилых помещений, предназначенных для остальных членов экипажа.

17-2.2.8 - Надпись о максимальном числе членов экипажа, которое может разместиться в каждой каюте, должна быть четкой и нестираемой и помещаться в хорошо видимом месте каюты.

17-2.3 - Комфортабельность

17-2.3.1 - Жилые помещения должны быть спланированы и оборудованы таким образом, чтобы обеспечивать комфорт.

17-2.3.2 - В жилых помещениях и в примыкающих к ним коридорах не должны прокладываться трубопроводы, по которым проходят газ или жидкости, опасные для здоровья, либо трубопроводы, подверженные столь высокому внутреннему давлению, что в случае нарушения их герметичности может возникнуть опасность для жизни и здоровья экипажа. Настоящее положение не применяется к трубопроводам отопления и к трубопроводам работающих на сжиженном газе бытовых установок, если они покрыты защитным металлическим кожухом.

17-2.3.3 - Жилые помещения должны быть защищены от проникновения паразитов. Жилые помещения и мебель и оборудование должны быть такими, чтобы полностью или в значительной степени препятствовать тому, чтобы заводились паразиты.

17-2.4 - Подходы, двери и лестницы

17-2.4.1 - Подходы к жилым помещениям располагаются и размеряются таким образом, чтобы пользование ими не представляло опасности и неудобств. Это требование считается выполненным, если:

- i) перед отверстием подхода имеется пространство, достаточное для беспрепятственного входа;
- ii) отверстия подходов находятся на достаточно большом расстоянии от оборудования, которое может явиться источником опасности, такого, как, например, лебедки, буксирные приспособления, погрузочное оборудование;
- iii) канаты или тросы в натянутом состоянии не проходят поблизости от отверстий проходов;
- iv) свободная ширина прохода составляет не менее 600 мм, а свободная высота прохода - не менее 1 900 мм. Предписанная высота может быть достигнута путем наложения скользящих или откидных колпаков или крышек;
- v) высота комингсов дверных проемов не превышает 400 мм без ущерба для предписаний других правил, касающихся безопасности.

17-2.4.2 - Не допускается случайное захлопывание дверей и крышек.

17-2.4.3 - Двери должны иметь замки и должны быть сконструированы таким образом, чтобы их можно было закрывать и открывать с обеих сторон.

17-2.4.4 - Если доступ к жилым помещениям не находится на одном уровне с

этими помещениями, то должны быть устроены трапы.

17-2.4.5 - Наклонные трапы должны быть стационарными, они должны быть безопасными, так чтобы нельзя было упасть или поскользнуться. Трапы являются безопасными в том случае, если:

- i) они имеют ширину не менее 500 мм;
- ii) глубина ступенек составляет не менее 150 мм;
- iii) ступеньки имеют противоскользящее покрытие;
- iv) трапы, имеющие более трех ступенек, имеют с обеих сторон поручни.

17-2.5 - Пол, переборки и подволоки

17-2.5.1 - Пол, переборки и подволоки должны быть сделаны из таких материалов, чтобы их можно было легко чистить. Пол должен быть не скользким и не впитывающим влагу. Поверхность переборок и подволоков должна быть водонепроницаемой и огнеупорной, чтобы препятствовать распространению пожара или значительно уменьшить эту опасность. Материал, из которого сделано покрытие поверхностей, не должен быть вредным для здоровья.

17-2.5.2 - Жилые помещения, включая коридоры в той части судна, которая служит для размещения экипажа, должны быть защищены от проникновения холода и жары извне или из соседних или прилегающих помещений. Система защиты от холода не должна вызывать оседания пара. Машинные шахты, паровые трубы или трубы для горячей воды и другое подобное оборудование, способное вызвать нежелательное изменение температуры в жилых помещениях, должно, если это технически возможно, размещаться вне этих помещений. Если же оно там проходит, то оно должно иметь изоляцию.

17-2.5.3 - Стальные переборки и потолки в жилых помещениях и камбузах должны иметь изолирующее покрытие.

17-2.5.4 - Должны приниматься все возможные меры к предотвращению проникновения мух и других насекомых в помещения для экипажа.

17-2.6 - Отопление и вентиляция помещений

17-2.6.1 - Жилые помещения должны быть оснащены установками для отопления, способными обеспечивать температуру в помещении в соответствии с предписаниями Администрации при метеорологических и климатических условиях, в которых находится судно во время рейса.

17-2.6.2 - Должна быть предусмотрена возможность проветривания жилых помещений в соответствии с предписаниями Администрации.

17-2.7 - Дневной свет, освещение

17-2.7.1 - Жилые помещения должны иметь достаточное освещение. Жилые помещения, камбузы и, по возможности, прочие помещения должны иметь дневное освещение.

17-2.7.2 - В жилых помещениях на самоходных судах электрические установки, предназначенные для освещения жилых помещений, должны устанавливаться таким образом, чтобы члены экипажа могли

пользоваться ими в максимальной степени. Столы и пульта должны быть настолько освещены, чтобы можно было читать и писать. Нормы естественного и искусственного освещения должны устанавливаться Администрацией.

17-2.7.3 - Электроосветительные установки должны быть стационарными и соответствовать электрическим нормам.

17-2.7.4 - Осветительные устройства, работающие на жидком топливе, должны быть сделаны из металла и работать лишь на топливах, точка вспышки которых превышает 55°C, или на керосине. Они должны располагаться таким образом, чтобы их можно было переносить. Воспламеняющиеся материалы не должны подвергаться опасности распространения на них пожара.

17-2.7.5 - Жилые помещения, включая коридоры, расположенные в той части судна, где находятся помещения для экипажа, должны иметь аварийную систему освещения. На самоходных судах необходимо предусмотреть аварийную систему электрического освещения.

17-2.8 - Предметы обстановки

17-2.8.1 - Каждому члену экипажа должна предоставляться индивидуальная койка. Койка должна иметь внутреннюю длину не менее 2 м и ширину не менее 0,8 м.

17-2.8.2 - Койки не должны располагаться рядом так, чтобы необходимо было перешагивать через соседнюю койку, чтобы добраться до своей койки. Запрещается устанавливать друг над другом более двух коек. Койки не должны находиться непосредственно под вентиляционными отверстиями.

17-2.8.3 - Над каждой койкой обязательно должно оставаться свободное пространство не менее 0,6 м.

17-2.8.4 - Койки, включая их каркас, должны быть сделаны из твердого гладкого материала, не подверженного коррозии. В том случае, если койки установлены одна над другой, под верхней койкой должно быть пыленепроницаемое покрытие.

17-2.8.5 - Для каждого члена экипажа предусматривается соответствующий шкаф для одежды, закрывающийся на ключ. Шкафы для одежды должны иметь полезную высоту не менее 1,7 м и полезную площадь размером 0,25 м².

17-2.8.6 - Вне жилых помещений и поблизости от них должны устраиваться проветриваемые кладовые для хранения рабочей одежды.

17-2.9 - Камбузы, столовые и кладовые

17-2.9.1 - Суда грузоподъемностью до 500 т должны иметь по крайней мере одно помещение, отделенное от каюты и служащее салоном и кухней (салон-кухня). На судах грузоподъемностью более 500 т следует предусмотреть камбузы.

17.2.9.2 - Камбузы и салоны-кухни должны иметь:

- кухонное оборудование;
- посудомойку;
- систему снабжения холодной и горячей питьевой водой;
- в случае необходимости - холодильник вместимостью, соответствующей численности экипажа;
- необходимые стенные шкафы или полки.

17-2.9.3 - На судах, на которых имеются столовые, площадь последних должна составлять минимум 1 м² на одного человека исходя из числа сидений. Столовые должны:

- i) быть достаточными по своим размерам для числа членов экипажа, которые обычно могут одновременно пользоваться ими;
- ii) располагаться поблизости от камбуза.

17-2.9.4 - В столовых следует предусмотреть в достаточном количестве столы и стулья со спинками, сделанные из влагонепроницаемого материала без трещин и легко поддающиеся чистке.

17-2.9.5 - В случае необходимости следует предусмотреть на судах кладовые и холодильники для хранения различных пищевых продуктов. Кладовые и холодильники должны содержаться в хорошем санитарном состоянии. В кладовых и холодильниках должна поддерживаться температура, необходимая для обеспечения сохранности хранящихся в них продуктов. Следует обеспечить возможность открывания холодильных камер изнутри, даже если они закрыты снаружи.

17-3.1 - На судах должно быть предусмотрено по крайней мере следующее санитарное оборудование:

- i) один умывальник с холодной и горячей питьевой водой на каждое жилое помещение или на каждые 4 члена экипажа; умывальники надлежащих размеров должны быть изготовлены из гладкого нерастрескивающегося и не подверженного разъеданию материала;
- ii) одна ванная или один душ с холодной и горячей питьевой водой на каждое жилое помещение или на каждые 6 членов экипажа;
- iii) одна уборная на каждое жилое помещение или на каждые 6 членов экипажа.

17-3.2 - Санитарные узлы должны находиться в непосредственной близости от жилых помещений. Уборные не должны находиться непосредственно около камбузов, столовых и салонов-кухонь.

17-3.3 - Помещения, в которых находятся санитарные узлы, должны отвечать следующим предписаниям:

- i) полы должны быть сделаны из прочного, легко поддающегося чистке и влагопрочного материала и иметь надлежащий сток;
- ii) стенки должны быть сделаны из стали или эквивалентного материала; они должны быть водонепроницаемыми на высоте от пола не менее 0,2 м.

Сточные трубы должны устраиваться так, чтобы уменьшить возможность их засорения, облегчить их очистку и обеспечить быстрое удаление сточных вод даже при низких наружных температурах.

17-3.4 - Уборные должны иметь:

- вытяжное проветривающее устройство;
- умывальник; и
- гигиеническое и удобное устройство для сушки рук.

17-3.5 - Уборные должны иметь индивидуальные устройства для спуска воды, функционирующие в любое время. Стульчаки должны быть сделаны из неабсорбирующего материала, легко поддающегося чистке.

17-4 - УСТАНОВКА ПИТЬЕВОЙ ВОДЫ

17-4.1 - На судах, имеющих жилые помещения, должны предусматриваться достаточно большие установки для питьевой воды, оборудованные таким образом, чтобы вода не могла загрязняться. Необходимо предусмотреть возможность внутренней очистки цистерн питьевой воды.

17-4.2 - Сосуды или цистерны питьевой воды должны быть размещены или защищены таким образом, чтобы избежать чрезмерного перегрева питьевой воды.

17-4.3 - Сосуды или цистерны питьевой воды не должны иметь общую стенку с сосудами или цистернами, предназначенными для хранения других жидкостей или газов.

17-4.4 - Водопроводные трубы не должны проходить через сосуды или цистерны, содержащие другие жидкости. Трубопроводы, служащие для других жидкостей или газов, не должны проходить через сосуды или цистерны питьевой воды.

Не допускаются никакие соединения между системой подачи питьевой воды и другими трубопроводами.

На каждом судне должны иметься гибкие шланги, предназначенные исключительно для питьевой воды. Эти шланги должны быть прочными, с гладкой облицовкой и иметь соединения для портовых водозаборных кранов.

17-4.5 - Горловины для заполнения сосудов или цистерн питьевой водой должны быть обозначены таким образом, чтобы предостеречь пользователя от заполнения их другими жидкостями.

17-4.6 - Сосуды для хранения питьевой воды под давлением должны функционировать лишь на сжатом воздухе естественного состава. Если сжатый воздух взят в работающих под давлением сосудах, служащих для эксплуатации судна или для других целей, или нагнетен при помощи компрессоров, то непосредственно перед сосудом для хранения воды под давлением необходимо поместить воздушный фильтр, за исключением случаев, когда вода отделяется от воздуха экраном.

17-4.7 - Конструкция и оборудование сосудов для хранения воды под давлением должны соответствовать правилам, устанавливаемым Администрацией.

17-5 ОТОПИТЕЛЬНОЕ, КУХОННОЕ И ХОЛОДИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

17-5.1 - Использование топлива

17-5.1.1 - Во всех случаях, когда отопительное, кухонное и холодильное оборудование работает на жидком топливе, может использоваться лишь топливо с температурой вспышки выше 55°C.

17-5.1.2 - В отступление от приведенных выше положений, оборудование с фитильными горелками, используемое для приготовления пищи, может использоваться в жилых помещениях и рулевых рубках при условии, что емкость их резервуара питания не превышает 12 литров.

17-5.1.3 - Отопительное, кухонное и холодильное оборудование нельзя располагать в помещениях или машинных отделениях, в которых хранятся или используются вещества категории К1 или К2 класса 3 ВОПОГ с температурой вспышки ниже 55°C. Выпускные трубопроводы этих установок не должны проходить через эти помещения или отделения.

17-5.1.4 - Отопительное, кухонное и холодильное оборудование, работающее на электроэнергии, должно отвечать установленным правилам электротехники.

17-5.1.5 - Кухонное и холодильное оборудование, работающее на газообразных топливах, должно отвечать особым предписаниям главы 9.

17-5.1.6 - Фитильные приборы надежно работают в следующих условиях:

- i) когда они имеют металлический резервуар для топлива, заливная горловина которого может закрываться;
- ii) когда они сконструированы и установлены таким образом, что их резервуар для топлива не может случайно открыться, а содержимое - вылиться;
- iii) когда они могут быть зажжены без применения какого-либо другого жидкого топлива;
- iv) когда они не имеют мягкой пайки ниже уровня максимального наполнения.

17-5.2 - Установка и размещение

17-5.2.1 - Отопительное, кухонное и холодильное оборудование должно быть сконструировано и размещено таким образом, чтобы нельзя было изменить его положение и чтобы оно не представляло опасности, даже в случае его перегрева. Вокруг и под этим оборудованием и трубами должна быть предусмотрена соответствующая изоляция, предохраняющая от пожара.

Дымовые трубы оборудования, работающего на твердом топливе, должны быть расположены таким образом, чтобы ограничивалась возможность их засорения продуктами сгорания и чтобы была обеспечена возможность их чистки.

17-5.2.2 - Тепловая мощность оборудования должна соответствовать размерам помещения, в котором оно установлено.

17-5.2.3 - Предохранительные регуляторы отопительного и кухонного оборудования, работающего на жидком топливе, должны быть утвержденного Администрацией типа.

17-5.2.4 - Должно обеспечиваться поступление воздуха, необходимого для горения. Вентиляторы для проветривания не должны иметь никакого закрывающего устройства.

17-5.2.5 - Отопительное и кухонное оборудование должно быть прочно соединено с дымоходами. Дымоходы должны быть в хорошем состоянии, иметь надлежащие колпаки или защитные устройства, предохраняющие от ветра.

17-5.2.6 - Над выходными отверстиями холодильного оборудования, работающего на жидком топливе, следует монтировать отводные трубы.

17-5.2.7 - Топливо, вытекающее каплями, должно собираться с соблюдением правил безопасности в соответствующих приспособлениях.

17-5.2.8 - Если не представляется возможным обеспечить достаточное удаление от стенок или воспламеняющихся предметов, должны быть приняты другие меры предосторожности, например установка защитных листов, предохраняющих от теплового излучения, или установка в дымоходах труб из огнеупорного материала.

17-5.3 - Сосуды и резервуары для топлива

17-5.3.1 - Сосуды и резервуары для топлива, на которых работает отопительное, кухонное и холодильное оборудование, должны размещаться таким образом, чтобы не была превышена допустимая предельная высота. Кроме того, они должны быть размещены и защищены таким образом, чтобы предупреждалась утечка топлива в трюмы судна.

17-5.3.2 - Резервные емкости для топлива должны быть оборудованы или защищены таким образом, чтобы не было чрезмерных колебаний температуры.

17-6 РАБОЧИЕ МЕСТА

17-6.1 - Расположение, оборудование и устройство рабочих мест должны отвечать изложенным ниже требованиям, касающимся безопасности и удобства экипажа.

17-6.2 - Доступ к рабочим местам должен быть свободным и надежным.

17-6.3 - Подход к рабочим местам, которые используются постоянно во время эксплуатации судна и доступ к которым расположен не на уровне палубы, должен осуществляться по наклонным трапам. Подход ко всем другим рабочим местам, доступ к которым расположен не на уровне палубы, может осуществляться при помощи вертикальных трапов, скоб-трапов или других аналогичных приспособлений.

17-6.4 - Число, оборудование и размеры выходов, включая запасные выходы, должны соответствовать назначению и размерам помещений.

17-6.5 - При наличии нескольких выходов они должны располагаться по возможности на максимальном расстоянии друг от друга.

17-6.6 - Запасные выходы должны быть четко обозначены.

17-6.7 - Свободная высота постоянных рабочих мест должна быть не менее 1,98 метра.

17-6.8 - Рабочие места должны иметь размеры, достаточные для обеспечения для каждого занимающего это место члена экипажа:

- при физической работе объема нетто воздуха не менее 7,00 м³;
- свободной площади настила, обеспечивающей свободу движений, достаточную для эксплуатации, контроля, содержания и текущего ремонта.

17-6.9 - Размеры рабочих мест, находящихся снаружи, должны обеспечить для каждого занимающего его члена экипажа достаточную свободу движения.

17-6.10 - Рабочие места, расположенные вблизи от воды или на площадках, разница уровней которых превышает 1 м, должны быть оборудованы специальными устройствами, препятствующими падению, в частности падению за борт.

17-6.11 - Проходы, подходы и коридоры, предназначенные для передвижения лиц или груза, должны оборудоваться и размеряться таким образом, чтобы пользование ими в соответствии с их назначением было удобным и не представляло опасности. Минимальные требования считаются выполненными, если:

- перед отверстием подхода имеется достаточная площадь для беспрепятственного передвижения;
- отверстия подходов находятся на достаточно большом расстоянии от оборудования, которое может явиться источником опасности;
- свободная ширина прохода соответствует назначению рабочего места и составляет не менее 0,6 метра;
- свободная высота составляет не менее 1,98 метра.

17-6.12 - Двери должны быть сконструированы и оборудованы таким образом, чтобы не ставить в опасность лиц, которые их открывают или закрывают. Не допускается произвольное захлопывание дверей.

17-6.13 - Двери должны быть сконструированы таким образом, чтобы их можно было закрывать и открывать с обеих сторон.

17-6.14 - Расположение и конструкция наклонных и вертикальных трапов должны обеспечивать безопасность их использования. Минимальные требования считаются выполненными, если:

- трапы являются стационарными и сконструированы таким образом, чтобы нельзя было упасть или поскользнуться;
- ширина трапов составляет не менее 0,5 м, ширина узких трапов - не менее 0,4 м и ступенек - не менее 0,3 метра;
- глубина ступенек составляет не менее 0,15 метра;
- ступеньки и порожки обеспечивают безопасный проход и исключают боковое скольжение;
- трапы, имеющие более трех ступенек, имеют поручни;
- устройства для вертикального подъема имеют над открытиями выходов специальные поддерживающие приспособления;
- подвижные трапы (трюмные трапы) защищены от падения и скольжения и имеют достаточную длину для того, чтобы при наклоне на 60° по отношению к горизонтали они выступали над верхним бортом люка на 0,5 метра.

17-6.15 - Полы и настилы на рабочих местах внутри помещения, покрытие палубы на рабочих местах вне помещения и покрытие коридоров должны быть сделаны из прочного материала, предохраняющего от скольжения и падения.

17-6.16 - Ступеньки должны обозначаться.

17-6.17 - Отверстия в полу или на поверхности палубы должны быть устроены таким образом, чтобы нельзя было упасть.

17-6.18 - Полы, покрытие палуб, настилы, переборки и подволоки должны быть выполнены из материалов, легко поддающихся чистке.

17-6.19 - Окна и световые люки должны быть расположены и устроены таким образом, чтобы они могли открываться, закрываться и чиститься без опасности для лица, занимающегося этой работой.

17-6.20 - Используемые рабочие места, за исключением складских помещений и порожних помещений, должны вентилироваться. Система вентиляции должна быть устроена таким образом, чтобы не было сквозняков и чтобы обеспечивалось регулярное обновление воздуха, достаточное для лиц, находящихся на рабочих местах.

17-6.21 - Установки, потребляющие и выбрасывающие воздух, не должны снижать качество воздуха.

17-6.22 - Постоянные рабочие места должны оборудоваться приборами для отопления помещений, обеспечивающими надлежащую температуру.

17-6.23 - Рабочие места, по возможности, даже при закрытых дверях, должны иметь достаточное естественное освещение.

17-6.24 - Освещение должно быть устроено так, чтобы исключить возможность ослепления.

17-6.25 - Выключатели освещения рабочих мест должны располагаться в легкодоступных местах около дверей.

17-6.26 - Постоянные рабочие места, а также находящиеся на них установки должны быть сконструированы и звукоизолированы таким образом, чтобы по мере возможности не нарушать безопасность и здоровье пользователей в результате шума и вибрации.

17-6.27 - Должна исключаться возможность опасной концентрации паров, газов и пыли на рабочих местах.

17-6.28 - Установки должны быть оборудованы, расположены и защищены таким образом, чтобы обеспечить удобное и надежное маневрирование, использование, содержание и ремонт.

17-6.29 - Доски с инструкциями, касающимися оказания паревой помощи, должны прикрепляться на хорошо видимом месте.

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД СУДАМИ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Резолюция а 21

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту
12 ноября 1982 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание резолюцию а 3 Подкомитета по внутреннему водному транспорту (TRAN□/228, приложение 2) и резолюцию а 18 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (TRAN□/□С.3/85, приложение 3),

принимая во внимание Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (TRAN□/□С.3/104), и Европейские предписания, касающиеся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), - совокупность правил, которые играют положительную роль в борьбе с загрязнением вод судами внутреннего плавания,

принимая во внимание доклад Специального совещания по борьбе с загрязнением вод судами внутреннего плавания (TRAN□/□С.3/16), а также доклады Группы экспертов по унификации технических предписаний, касающихся судов, и судовых документов о работе ее шестнадцатой, девятнадцатой и двадцатой сессий (TRAN□/□С.3/GE.1/30, приложение 2, TRAN□/□С.3/GE.1/36, TRAN□/□С.3/GE.1/38),

считая, что роль внутреннего водного транспорта в загрязнении водных путей является относительно незначительной, но что тем не менее этим загрязнением, пагубным последствиям которого подвергается само внутреннее судоходство, нельзя пренебрегать и что оно, таким образом, вызывает в известной мере ухудшение окружающей среды и жизненных условий,

стремясь свести к минимуму загрязнение водных путей Европы судами внутреннего плавания и с этой целью унифицировать положения по этому вопросу,

рекомендует правительствам и речным комиссиям включить в их правила необходимые дополнения, руководствуясь рекомендациями, приложенными к настоящей резолюции,

просит правительства и речные комиссии сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии до 15 августа 1983 года о том, принимают ли они настоящую резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции и представлять Рабочей группе

любые целесообразные предложения с целью дополнения или внесения поправок в ее приложения.

Приложение □ к резолюции

**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОД СУДАМИ
ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ**

**МЕРЫ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНИМАТЬ ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ НЕФТИ ИЛИ ДРУГИХ
ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ**

1. Поощрять и совершенствовать стандартизацию технических средств, с тем чтобы избежать или свести к минимуму всякую опасность утечки при погрузке, разгрузке и перегрузке нефтепродуктов и других опасных грузов.
2. Сооружать причалы таким образом, чтобы нефть и другие опасные вещества, разлитые на причале, не могли стекать в воду (отвод этих веществ в сточную систему, оборудованную очистительной установкой или другими устройствами).
3. Оборудовать погрузочно-разгрузочные сооружения устройствами для сбора нефти или других опасных веществ, пролившихся между судном и причалом (жесткие шарнирные патрубки для перегрузки, вертикальные "фартуки", размещаемые между причалом и судом во время операций по перегрузке, или другие устройства).
4. Предусматривать плавающие боновые ограждения или другие соответствующие сооружения с целью ограничения распространения пролитой нефти в затонах или водных путях.

**МЕРЫ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНИМАТЬ, И ОПТИМАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И
МАТЕРИАЛЫ,
КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КОМПЕТЕНТНЫМ ОРГАНАМ В СЛУЧАЕ
ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ АВАРИЙНЫХ РАЗЛИВОВ НЕФТЕПРОДУКТОВ И ДРУГИХ
ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ**

5. Составлять и координировать в национальном масштабе и с прибрежными государствами оперативно-технические планы с целью предупреждения опасности разлива и, в случае если такой разлив произойдет, ограничения и уменьшения возможного ущерба.

Эти планы должны разрабатываться с учетом конкретных условий страны, а также с учетом конкретных характеристик водных путей.

Эти планы, в частности, должны включать:

- a) создание системы связи и оповещения;
- b) назначение компетентных органов для проведения планов в жизнь;

- c) список имеющегося оборудования с указанием его размещения, порядка и способов его доставки к месту использования;
- d) подготовку персонала и проведения учений в зависимости от используемого оборудования.

МЕРЫ ПРОТИВ СБРОСА ОСТАТКОВ МАСЕЛ, НЕФТЕПРОДУКТОВ И СМЕСЕЙ НЕФТЕПРОДУКТОВ С ВОДОЙ, ВКЛЮЧАЯ ПРОМЫВОЧНУЮ ВОДУ

- 6. Запретить сброс в водные пути этих продуктов.
- 7. За исключением случаев, когда установленные на борту сепараторы соответствуют унифицированным нормам, предписывать наличие оборудования и емкостей для хранения этих продуктов на борту с целью их сбора.

8. С этой целью предусмотреть, в частности, в портах соответствующие сооружения для приема этих продуктов с судов, а также специальные суда-сборщики.
9. Вводить контрольный журнал сдачи отработавших масел и жидкого топлива.

МЕРЫ ПРОТИВ СБРОСА ХИМИЧЕСКИХ ПРОДУКТОВ

10. Запретить сброс этих продуктов в водные пути, независимо от того, являются ли они остатками груза или содержатся в промывочных водах.
11. Предписать хранение этих продуктов на борту с целью их сдачи на берег в местах, определенных компетентным органом.
12. Предусмотреть возможность введения контрольного журнала сдачи этих продуктов.

МЕРЫ ПРОТИВ СБРОСА МУСОРА

13. Запретить сброс мусора в водные пути.
14. Предписать хранение мусора на борту с целью его выгрузки в портах или в других соответствующих местах для его последующего удаления.

КОНТРОЛЬ И САНКЦИИ

15. Эффективно контролировать применение разработанных правил, имеющих целью предупредить загрязнение всей сети внутренних водных путей.
16. Санкции за нарушение этих правил должны быть достаточно строгими для пресечения нарушений.

Приложение □□ к резолюции

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБОРУДОВАНИЯ СУДОВ
ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ СРЕДСТВАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД**

1. Сфера применения
 - 1.1 Положения настоящего текста предназначены для применения к вновь строящимся судам и судам, находящимся в стадии переоборудования и модернизации, и содержат основные требования к техническим средствам предупреждения загрязнения вод нефтепродуктами, нефтесодержащими смесями и мусором.
2. Определения
 - 2.1 "Нефтепродукт" означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, мазут, отстой, нефтяные остатки и очищенные продукты.
 - 2.2 "Нефтесодержащая смесь" означает смесь, содержащую нефтепродукты.
 - 2.3 "Мусор" означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению.
 - 2.4 "Приемные устройства" означают береговые и плавучие устройства для приема с судов любых видов загрязнителей с целью передачи для очистки, утилизации и т.д.
3. Предотвращение загрязнения нефтесодержащими смесями
 - 3.1 Для предотвращения загрязнения нефтесодержащими смесями в случае отсутствия на борту судна сепаратора для очистки загрязненной нефтесодержащими смесями воды, официально утвержденного администрацией, необходимо предусмотреть сбор и хранение всех нефтесодержащих смесей на борту судна с целью их последующей сдачи в приемные устройства.

Когда судно оборудовано сепаратором, то достаточно иметь устройства для сбора и хранения отходов очистки.
 - 3.2 Объем цистерн или других устройств (открытых емкостей, находящихся в машинном отделении) для сбора нефтесодержащих смесей на судне должен быть достаточным для хранения всех упомянутых выше смесей в период нахождения в зоне, где выгрузка в приемные устройства невозможна.
 - 3.3 Если используются цистерны, то они должны быть оборудованы:

горловиной для доступа внутрь для очистки;

вентиляционной трубой;

автоматическим датчиком уровня или другими указательными устройствами.

- 3.4 Если используются цистерны, то для сдачи нефтесодержащих вод в приемные устройства должен быть предусмотрен специальный трубопровод, ведущий на открытую палубу.

- 3.5 Сдаточный трубопровод должен быть выведен, как правило, на оба борта судна. В обоснованных случаях трубопровод может быть выведен только на один борт. Выводные патрубки трубопровода должны быть расположены на открытых участках палубы в местах, удобных для присоединения приемного рукава, снабжены отличительными табличками и оборудованы стандартными соединительными устройствами. В нормальных условиях эксплуатации выводные патрубки должны быть герметично закрыты.
- 3.6 С согласия компетентных органов удаление нефтесодержащих смесей из цистерн в приемные устройства может производиться либо имеющимися или устанавливаемыми на борту внешними средствами.
4. Предотвращение загрязнения мусором
- 4.1 Грузовые и пассажирские суда, кроме судов, которые совершают рейсы незначительной продолжительности и имеют возможность регулярной сдачи мусора, оборудуются устройствами для сбора и хранения мусора.
- 4.2 Устройства для сбора и хранения мусора могут быть либо съемными, либо встроенными в корпус судна. Они должны быть оснащены приспособлениями для открывания и закрывания крышек наружных разгрузочных отверстий.
- 4.3 Съемные устройства для сбора и хранения мусора должны выполняться либо в виде контейнеров, либо в виде баков с пластмассовым мешком внутри.
- 4.4 Конструкция устройств для сбора мусора и их расположение на судах должны обеспечивать сдачу мусора с судна таким образом, чтобы исключалась возможность выпадения мусора и загрязнения борта судна.
- 4.5 Устройства для сбора мусора должны иметь крышки, обеспечивающие плотное закрытие приемных отверстий.
- 4.6 Общая емкость устройств должна быть рассчитана на количество мусора, накапливающегося в течение периода, когда судно находится в зоне, где сдача его в приемные устройства невозможна.
- 4.7 По усмотрению администрации суда могут оборудоваться мусоросжигательными печами.

СИГВВП - СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ
ДОПОЛНЕНИЯ И ПОПРАВКИ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ВНЕСТИ В ПРИЛОЖЕНИЕ
К РЕЗОЛЮЦИИ а 16

Резолюция а 22

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту
12 ноября 1982 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая резолюцию а 1, в приложении к которой описана система сигнализации водных путей, применимая к внутренним водным путям, которые не образуют замкнутую систему, не связанную с внутренними водными путями международного значения,

учитывая резолюцию а 16 в приложении к "СИГВВП", в которой описана система сигнализации водных путей, применимая на всех внутренних водных путях (TRAN□/□С.3/85, приложение 1 - TRAN□/□С.3/86 и Согг.1-3),

принимая во внимание, что она просила Группу экспертов по унификации правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях изучить возможность пересмотра положений СИГВВП после того, как будет завершена работа над новыми правилами морской сигнализации, составленными Международной ассоциацией морской сигнализации (МАМС) и принятыми Международной морской организацией (ИМО) (TRAN□/□С.3/85, пункт 14),

учитывая новую систему морской сигнализации МАМС, которая определена в Соглашении от 15 апреля 1982 года,

учитывая доклады Группы экспертов о работе ее тринадцатой, пятнадцатой, шестнадцатой, восемнадцатой, девятнадцатой и двадцать первой сессий (TRAN□/□С.3/GE.2/24, 28, 30, 34, 37 и 40),

отмечая интерес, который представляет для безопасности судоходства согласование систем сигнализации на внутренних водных путях с системой морской сигнализации,

отмечая в этой связи, что было бы желательно, чтобы положения СИГВВП основывались на принципах системы морской сигнализации МАМС в той степени, в какой эти принципы могут применяться на внутренних водных путях,

принимает решение заменить приложение к резолюции а 16 (TRAN□/□С.3/86 и Согг.1-3) приложением к настоящей резолюции, которое будет воспроизведено в документе TRAN□/□С.3/108 под названием "СИГВВП - СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ",

просит правительства сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, согласны ли они применять дополнения и изменения, содержащиеся в новом варианте "СИГВВП", и в случае положительного ответа сообщить Исполнительному секретарю, на каких водных путях или сетях водных путей будут применяться положения настоящей резолюции,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции.

ПРИМЕНЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ ДЛЯ СУДОВ

ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ, К СУЩЕСТВУЮЩИМ СУДАМ (ПРИЛОЖЕНИЕ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ а 17 (TRAN□/□С.3/104))

Резолюция а 23

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту
10 ноября 1983 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции а 17), и, в частности, статью 1-1.3 (TRAN□/□С.3/104), принятые Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (TRAN□/□С.3/103, приложение 1),

отмечая, что общепринятый минимум условий применения положений данных Рекомендаций к существующим судам будет способствовать международной торговле, безопасности плавания, охране здоровья и жизни людей, а также охране окружающей среды,

отмечая результаты работы, проделанной Группой экспертов по унификации технических предписаний, касающихся судов, и судовых документов в отношении применения данных Рекомендаций к существующим судам, и минимум условий, разработанных с этой целью (TRAN□/□С.3/GE.1/40, приложение 1),

рекомендует правительствам, международным правительственным организациям, экономическим и другим союзам и речным комиссиям принять в соответствующих случаях необходимые меры для того, чтобы их правила, касающиеся конструкции и оборудования, применимые к существующим судам внутреннего плавания, были максимально согласованы с Рекомендациями, касающимися технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции а 17) (TRAN□/□С.3/104), в соответствии с минимумом условий, изложенных в приложении к настоящей резолюции*,

обращается к правительствам, международным правительственным организациям, экономическим и другим союзам, а также к речным комиссиям с просьбой информировать секретариат о мерах, принимаемых для того, чтобы учитывать эти Рекомендации, и о предусмотренных в этой связи сроках,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции, а также пересмотр приложений к ней с целью отражения в них возможных поправок к данным Рекомендациям, касающимся

технических предписаний (TRAN□/□С.3/104).

* Это приложение приводится в добавлении к настоящей резолюции.

Добавление

(Приложение к резолюции)

ПРИМЕНЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ ДЛЯ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ, К СУЩЕСТВУЮЩИМ СУДАМ (ПРИЛОЖЕНИЕ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ а 17 (TRAN□/□С.3/104))

Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции а 17), содержащиеся в документе TRAN□/□С.3/104, применяются к существующим судам в соответствии с условиями, указанными в таблице.

В этой таблице:

- в колонке 1 указаны номера рассматриваемых предписаний;
- крестик в колонке 2 показывает, что соответствующее предписание должно применяться немедленно;
- крестик в колонке 3 показывает, что соответствующее предписание должно применяться по истечении максимум пятилетнего периода;
- крестик в колонке 4 показывает, что соответствующее предписание не применяется;
- колонка 5 используется для комментариев и замечаний.

Если администрация считает, что применение вышеупомянутых предписаний нецелесообразно или неоправданно, то она может принять другие предписания при условии, что они обеспечивают соответствующую безопасность.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

1-1.1 X

1-1.2 x

1-1.3 X

1-1.4 x

1-1.5 X

В соответствии с ВОПОГ

1-2 x

2-1 X

2-2 x

3-1 X

3-2 x

3-3 X

3-4.1.1 x

3-4.1.2 X

3-4.1.3 X

3-4.1.4 X

3-4.2.1 X

3-4.2.2 x

3-4.2.3 x

3-4.3 x

3-5.1.1 X

3-5.1.2 x

3-5.1.3

x

3-5.2

x

4-1.1

x

4-1.2

x

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

4-1.3					x
4-2.1					X
4-2.2					X
4-2.3					X
5-1.1.1			x		
5-1.1.2			x		
5-1.1.3			x		
5-1.1.4			x		
5-1.1.5					x
5-1.1.6			x		
5-1.1.7			x		
5-1.2.1			x		
5-1.2.2			x		
5-1.2.3					X
5-1.2.4					X
5-1.2.5					X
5-1.2.6					X
5-1.3.1					X
5-1.3.2			x		
5-1.3.3					x
5-1.3.4					x

5-1.3.5

x

5-1.3.6

x

5-1.3.7

x

5-1.3.8

x
резолюцией а 21

В соответствии с

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

5-1.3.9					x
5-1.4.1				x	
5-1.4.2				x	
5-1.4.3				x	
5-1.4.4				x	
5-1.5.1				x	
5-1.5.2					x
5-1.5.3				x	
5-1.5.4				x	
5-1.5.5				x	
5-1.5.6				x	
5-1.5.7					x
5-1.5.8				x	
5-1.5.9				x	
5-1.5.10				x	
5-1.5.11				x	
5-1.5.12					x
5-1.5.13					x
5-1.5.14				x	
5-1.5.15				x	
5-1.6					x

6-1.1	x	
6-1.2		x
6-1.3		x
6-2.1		x
6-2.2		x

	1	2	3	4	5
6-2.3					X
6-2.4.1					X
6-2.4.2					X
6-2.4.3					X
6-2.4.4					X
6-2.4.5					X
6-2.4.6					X
6-2.4.7					X
6-2.5.1					X
6-2.5.2					X
6-2.5.3					X
6-2.5.4					X
6-2.5.5					X
6-2.6					X
6-2.7					X
6-2.8.1					X
6-2.8.2.1					X
6-2.8.2.2			X		
6-2.8.2.3					X
6-2.8.2.4					X
6-2.9.1			X		

6-2.9.2	x	
6-2.9.3		x
6-2.9.4	x	
6-2.10		x

1	2	3	4	5		
6-2.11				x	Период в один год для пункта 6-2.11.4	
6-2.12					x	
7-1.2				x		
7-2				x		
7-3				x		
8-1				x		
8-2			x			
8-3			x			
8-4			x			
9					x	Если Администрация не принимает иного решения
10-1.1			x			
10-1.2			x			
10-1.3			x			
10-2					x	
10-3					x	
10-4.1				x		
10-4.2					x	Применяется только при установке нового привода
10-4.3					x	Применяется только при установке нового привода
10-5					x	Применяется только при

				установке нового привода
10-6			x	Применяется только при установке нового привода
10-7		x		
10-8			x	Применяется только при установке нового привода

1	2	3	4	5		
10-9					x	Применяется только при установке нового привода
10-10					x	Применяется только при установке нового привода
10-11				x		
10-12				x		
10-13.1				x		
10-13.2					x	
10-13.3					x	Администрация может предписать использование дополнительных оптических устройств
10-14					x	
10-15.1					x	
10-15.2					x	
10-15.3				x		
10-15.4				x		
10-15.5				x		
10-15.6					x	
10-15.7					x	
10-15.8			x		x	Применяется при отсутствии эквивалентных устройств
10-15.9				x		
11			x			

12-1.1.1	x
12-1.1.2	x
12-1.1.3	x
12-1.1.4	x

1	2	3	4	5	
12-1.1.5			x		Только при повторной окраске
12-1.1.6				x	
12-1.1.7				x	
12-1.1.8				x	
12-1.1.9				x	
12-1.2.1					x
12-1.2.2				x	
12-1.2.3			x		Только при повторной окраске
12-1.2.4				x	
12-1.2.5				x	
12-1.2.6				x	
12-2.1.1				x	
12-2.1.2				x	
12-2.2.1				x	
12-2.2.2					x
12-3.1					x
12-3.2				x	
13-1.1.1			x		
13-1.1.2			x		
13-1.1.3					x

13-1.1.4		x
13-1.1.5	x	
13-1.1.6		x
13-1.2		x
13-2.1	13-2.1	x

1	2	3	4	5	
13-2.2					x
13-3.1			x		
13-3.2			x		
13-3.3				x	
13-3.4				x	
13-3.5					x
13-3.6			x		
13-4				x	
14				x	
15-1			x		
15-2			x		
15-3			x		С учетом решений, принятых по другим пунктам
15-4.1					x
15-4.2					x
15-4.3					x
15-4.4			x		
15-4.5					x
15-4.6					x
15-4.7					x
15-4.8					x

15-4.9	x
15-4.10	x
15-4.11	x

1	2	3	4	5		
15-5					x	
15-6.1					x	
15.6.2			x			
15-7.1					x	
15-7.2					x	
15-7.3					x	
15-7.4				x		
15-8.1			x			
15-8.1.1			x			
15-8.1.2					x	
15-8.1.3					x	
15-8.1.4					x	
15-8.2					x	
15-8.3					x	
15-8.4			x			
15-9.1				x		
15-9.2				x		
15-9.3			x			
15-9.4			x			
15-10					x	Поскольку точное применение положений этой главы невозможно для существующих

судов, Администрация может
предписать определенные
меры для обеспечения
достаточной
противопожарной
безопасности

15-11.1	x	
15-11.2		x
15-11.3		x

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

15-11.4				x
---------	--	--	--	---

15-11.5				x
---------	--	--	--	---

16			x	
----	--	--	---	--

Применение положений этой главы не является обязательным

17-1			x	
------	--	--	---	--

17-2.1.1			x	
----------	--	--	---	--

17-2.1.2				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.3				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.4				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.5				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.6				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.7				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.8				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.9				x
----------	--	--	--	---

17-2.1.10				x
-----------	--	--	--	---

17-2.2				x
--------	--	--	--	---

17-2.3				x
--------	--	--	--	---

17-2.4.1				x
----------	--	--	--	---

17-2.4.2				x
----------	--	--	--	---

17-2.4.3				x
----------	--	--	--	---

17-2.4.4				x
----------	--	--	--	---

17-2.4.5	x
17-2.5	x
17-2.6	x
17-2.7.1	x

1	2	3	4	5		
17-2.7.2					x	
17-2.7.3				x		
17-2.7.4				x		
17-2.7.5					x	
17-2.8					x	
17-2.9					x	
17-3					x	
17-4				x		
17-5.1.1				x		
17-5.1.2				x		
17-5.1.3				x		
17-5.1.4				x		
17-5.1.5					x	Если Администрация не принимает иного решения
17-5.1.6				x		
17-5.2				x		
17-5.3				x		
17-6.1					x	
17-6.2			x			
17-6.3					x	
17-6.4			x			

17-6.5		x
17-6.6	x	
17-6.7		x
17-6.8		x
17-6.9		x

1	2	3	4	5	
17-6.10				X	
17-6.11					X
17-6.12				X	
17-6.13				X	
17-6.14					X
17-6.15				X	
17-6.16			X		
17-6.17				X	
17-6.18					X
17-6.19					X
17-6.20					X
17-6.21					X
17-6.22					X
17-6.23					X
17-6.24				X	
17-6.25				X	
17-6.26					X
17-6.27			X		
17-6.28					X
17-6.29			X		

Резолюция по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)

Резолюция а 24

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту
15 ноября 1985 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание резолюцию а 4 Подкомитета по внутреннему водному транспорту (TRAN□/270, приложение 1), касающуюся применения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), и измененный текст ЕПСВВП, приведенный в документе W/TRAN□/□С.3/37/Rev.2, в котором учитываются резолюции а 7 и а 8 Подкомитета и приложение 1 к его докладу TRAN□/333,

отмечая, что поправки, касающиеся судоходства по озерам и рекам, в частности малых судов, включены в ЕПСВВП на основании соответственно резолюций а 19 и а 20 (TRAN□/□С.3/91, приложение 1, и TRAN□/□С.3/95),

отмечая, что благодаря применению правительствами и речными комиссиями этих резолюций соответствующие правила, действующие на внутренних водных путях Европы, в значительной степени унифицированы,

отмечая рост перевозок по внутренним водным путям, и в том числе развитие перевозок река-море, а также развитие современных методов судоходства,

отмечая желательность в интересах безопасности судоходства учитывать в ЕПСВВП изменения в области внутреннего судоходства и их последствия для действующих правил,

отмечая далее желательность включения в соответствующие части ЕПСВВП специальных положений, касающихся судоходства по озерам, и правил плавания для малых судов,

рассмотрев просьбу Комитета по внутреннему транспорту о пересмотре ЕПСВВП (W/TRAN□/□С.3/37/Rev.2) (ECE/TRAN□/23, пункт 115),

постановляет заменить текст ЕПСВВП, приведенный в документе W/TRAN□/□С.3/37/Rev.2, и поправки к нему, приведенные в документе TRAN□/□С.3/91, приложение 1, и TRAN□/□С.3/95, приложением к настоящей резолюции, озаглавленным "ЕПСВВП - Европейские правила судоходства по внутренним водным путям" и содержащимся в документе TRAN□/□С.3/115;

постановляет разработать приложения 9, 10 и 11 после пересмотра Европейских предписаний, касающихся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (резолюция а 223 Комитета по внутреннему транспорту);

подтверждает свою рекомендацию, обращенную к правительствам и речным комиссиям, которая включена в резолюцию а 4, приступить на основе рекомендаций, изложенных в нижеследующих пунктах 1 и 2, к пересмотру правил, действующих на внутренних водных путях:

1. Национальные правила должны состоять из двух частей:

- a) первая часть должна включать положения, содержащиеся в приложении к настоящей резолюции под названием "ЕПСВВП - Европейские правила судоходства по внутренним водным путям".

При включении этих положений крайне важно сохранить существующие порядок и нумерацию глав и по мере возможности порядок, названия и формулировки самих статей, однако

- i) в тех случаях, когда ЕПСВВП допускает несколько возможностей, национальные правила необязательно должны включать все эти возможности;
- ii) правительства могут опустить некоторые предписания ЕПСВВП либо ввести дополнительные предписания или предписания другого содержания, если подстрочными примечаниями им предоставлена такая возможность или если необходимость таких дополнительных предписаний или предписаний другого содержания обусловлена изменением условий судоходства (в последнем случае они должны сообщать секретариату о внесенных ими изменениях);

b) вторая часть должна включать конкретные положения, которые правительства сочтут целесообразным принять в силу местных особенностей. Эти конкретные положения не должны расходиться с предписаниями ЕПСВВП, в том числе с теми предписаниями, которые могут быть опущены в первой части. Кроме того, за исключением случаев наличия весьма особых местных условий, правительства не должны вводить каких-либо требований, не предусмотренных в ЕПСВВП, в отношении вопросов, которые регламентируются положениями ЕПСВВП, и особенно в отношении систем сигнализации судов;

2. В каждой стране первая часть правил должна быть по возможности одинаковой для всех внутренних водных путей страны; однако каждое правительство может отступать от этого предписания, если характеристики различных сетей внутренних водных путей страны столь различны, что это делает невозможным применение данного предписания;

просит правительства и речные комиссии информировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии до 1 июля 1987 года о том, могут ли они применять данную резолюцию;

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ,
ПРИСПОСОБЛЕННЫХ ТАКЖЕ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ИНВАЛИДОВ

Резолюция а 25

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту
14 ноября 1986 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая к сведению резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций 31/123 от 16 декабря 1976 года, в которой она провозгласила 1981 год Международным годом инвалидов, 35/133 от 11 декабря 1980 года, 36/77 от 8 декабря 1981 года, 37/52 от 3 декабря 1982 года, в которой она приняла Всемирную программу действий в отношении инвалидов, и 37/53 от 3 декабря 1982 года, в которой она провозгласила период 1983-1992 годов Десятилетием инвалидов Организации Объединенных Наций в качестве долгосрочного плана действий... и поощрила государства-члены использовать этот период как одно из средств для осуществления Всемирной программы действий в отношении инвалидов,

принимая к сведению просьбу Генеральной Ассамблеи ко всем органам, организациям и учреждениям системы Организации Объединенных Наций разработать и принять меры в рамках своей компетенции для обеспечения скорейшего осуществления Всемирной программы действий в отношении инвалидов и, в частности, просьбу к региональным комиссиям осуществлять соответствующие программы, учитывая, что эффективные консультации и координация между различными органами имеют важное значение,

признавая необходимость обеспечить право инвалидов на полное участие в общественной жизни и развитии своих общин и право пользоваться условиями жизни наравне со своими согражданами,

рассматривая работу, проделанную Группой экспертов по унификации технических предписаний, касающихся судов, и судовых документов, в области модификации оборудования и планировки обычных пассажирских судов для их использования также инвалидами,

рекомендует правительствам, международным правительственным организациям, экономическим и другим союзам и речным комиссиям предпринять такие шаги, которые могут оказаться необходимыми для дополнения их предписаний по конструкции и оборудованию судов внутреннего плавания, учитывая "Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки инвалидов", приводимые в приложении к настоящей резолюции;

предлагает правительствам, международным правительственным организациям, экономическим и другим союзам и речным комиссиям постоянно информировать

секретариат о мерах, принимаемых с этой целью;

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

Приложение к резолюции а 25

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ, ПРИСПОСОБЛЕННЫХ ТАКЖЕ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ИНВАЛИДОВ

1. Цели

Настоящие руководящие принципы содержат информацию о модификации оборудования и планировки пассажирских судов с целью облегчить их использование инвалидами. Данные принципы затрагивают лишь те аспекты, которые не учтены в действующих предписаниях или рекомендациях по конструкции пассажирских судов и их оборудованию.

В этом контексте инвалиды рассматриваются как неотъемлемая часть пассажиров, пользующихся судами. Настоящие руководящие принципы не распространяются на суда, специально построенные для перевозки инвалидов. Этими принципами могут руководствоваться судовладельцы и судостроительные заводы. Их можно, в частности, использовать для облегчения должного планирования при постройке новых и значительном переоборудовании старых судов. По этой причине в руководящих принципах не содержится каких-либо обязательных положений.

2. Пассажирские зоны и помещения

2.1 Пассажирские зоны

Ширина пассажирских зон и коридоров должна быть не менее 1,30 м, чтобы обеспечить проезд инвалидных колясок.

По мере возможности следует избегать выступов; острые углы должны быть закруглены. Гардеробы, стеллажи и шкафы должны быть вмонтированы в стены; вертикальные трубопроводы должны, по мере возможности, располагаться в нишах или углах.

Должно быть обеспечено противоскользящее покрытие, особенно в тех местах, где имеются уклоны (аппарели, прогибы палубы), в проходах и в коридорах между различными помещениями и между помещениями и лестницами. Такое покрытие не должно накапливать статическое электричество. Кроме того, целесообразно предусмотреть поручни и другие приспособления, за которые можно держаться.

2.2 Трапы

Пассажирские трапы должны быть оборудованы с обеих сторон поручнями, расположенными одни на высоте 1 м, а другие - на высоте 0,75 м от поверхности трапа. Важно, чтобы поручни выступали на 0,3 м с обоих концов трапа. Ширина

трапа должна составлять не менее 0,9 м. Каждый поручень должен иметь не менее трех стоек. Для провоза по трапам инвалидов колясок поперечные планки-ступеньки должны иметь следующие размеры: длина - не более 0,3 м и высота - 0,03 м. Отверстия перфорированной поверхности не должны превышать в ширину 0,01 м или в длину 0,03 м. Для устранения перепада уровней между трапом и пирсом или палубой лучше всего использовать откидные листы на концах трапа*.

2.3 Пороги и аппарели

По мере возможности в пассажирских зонах необходимо избегать использования дверных порогов. Если это невозможно, то их высота не должна превышать 0,025 м. Комингсы на открытых палубах должны быть как можно ниже с учетом других действующих предписаний. Они могут быть полностью устранены за счет использования дренажных отверстий, которые могут накрываться решеткой с мелкими отверстиями и выводиться за борт судна. Если высота дверных порогов и комингсов больше 0,025 м, то они должны быть съемными или состоять из низких мягких резиновых секций или должна быть предусмотрена возможность переезда через них с помощью съемных аппарелей.

2.4 Лестницы, лифты

Лестницы не должны быть слишком крутыми (наклон по возможности не должен превышать 38°). Они должны быть прямыми и располагаться по направлению к корме или носу судна. Ступеньки должны быть не более 0,18 м высотой и не менее 0,3 м глубиной. Особое внимание следует уделить тому, чтобы ступеньки были нескользкими, не имели выступов и углублений.

Палубное пространство непосредственно перед лестницами или ступеньками должно быть должным образом обозначено путем использования контрастного настилочного материала. Следует избегать использования одиночных ступенек в коридонах и особенно перед дверями или за ними. Лифты должны иметь следующие размеры:

Кабина: ширина - не менее 1,1 м, глубина - не менее 1,4 метра.

Дверь кабины: ширина - не менее 0,8 м (дверь по возможности должна быть раздвижной или складывающейся).

Панели управления: в пределах 0,9-1,2 м над полом.

Поручни: на высоте 0,9 метра.

Свободное пространство перед дверью кабины лифта должно составлять не менее 1,4 x 1,4 метра.

2.5 Поручни и перила

Поручни по обеим сторонам лестницы должны располагаться на высоте 0,90 м над передним краем ступеньки, не прерываться по всей длине лестницы и выступать за ее пределы внизу и вверху приблизительно на 0,3 метра. Поручни должны иметь круглое сечение диаметром 0,04-0,05 м, расстояние между поручнями и стенкой должно составлять не менее 0,06 метра. Концы поручней должны быть загнуты к

стенке.

* Следует учитывать, что человек в инвалидной коляске не может преодолеть уклон более чем 1:20 (3°) без посторонней помощи, а подъем по уклону более чем 1:4 (14°) крайне затруднителен даже с посторонней помощью. Если на некоторых причалах необходимо устанавливать трап с большим уклоном (например, 1:4), то длина трапа не должна превышать двух метров.

Кроме того, необходимо предусмотреть установку поручней в качестве направляющих и опорных приспособлений вдоль стен коридоров и палубных надстроек на высоте 0,9 м над уровнем палубы.

Перила должны располагаться на высоте не менее 1,1 м над палубой.

2.6 Двери

Двери помещений для пассажиров, за исключением дверей, выходящих в коридоры, должны открываться наружу. В открытом состоянии двери должны упираться в стену и фиксироваться в этом положении.

Следует избегать использования дверей специальной конструкции, таких, как вращающиеся двери и двери, свободно открывающиеся в обе стороны. В случае установки раздвижных дверей нижний направляющий паз должен находиться ниже уровня пола. Ширина дверных проемов должна составлять не менее 0,9 м, чтобы в них могли свободно проходить инвалидные коляски. В целях обеспечения доступа к дверям со стороны, в которую они открываются, необходимо, чтобы минимальное расстояние между внутренним краем дверной рамы со стороны замка и примыкающей вертикальной стеной составляло не менее 0,5 метра.

Необходимо предусмотреть, чтобы двери помещений для пассажиров не могли закрываться на ключ или запираться иным способом посторонними лицами.

Двери туалетов для инвалидов должны открываться наружу или должны быть раздвижными. Запорные устройства должны быть встроены в дверные ручки.

2.7 Туалеты и туалетные комнаты

Для инвалидов должны быть предусмотрены по крайней мере один туалет и одна туалетная комната, которые должны быть специально приспособлены для их нужд. Чтобы инвалиды в колясках могли пользоваться туалетом, его минимальные размеры должны быть 1,5 x 1,82 метра. Сиденье унитаза должно располагаться приблизительно на высоте 0,48 метра. На стенах должны иметься ручки для инвалидов, а также должна быть обеспечена хорошая устойчивость и надежное крепление оборудования. Следует предусмотреть, чтобы бумагодержатель располагался достаточно близко и им можно было бы пользоваться одной рукой.

Под раковиной умывальника должно быть предусмотрено свободное пространство высотой 0,6 м и шириной 0,7 метра.

Расстояние между верхним краем раковины умывальника и полом должно составлять 0,8-0,85 метра.

В случае необходимости зеркало должно опускаться до уровня раковины

умывальника.

2.8 Каюты и общественные помещения

Каюты для инвалидов должны по возможности находиться на одной палубе, желательно на той, на которой расположены общественные помещения. Они должны располагаться в центре судна и иметь удобный доступ. Стойки различных бюро по обслуживанию пассажиров (например, справочных бюро, билетных касс) должны быть доступны для инвалидов, передвигающихся в колясках.

Столы и стулья должны быть сконструированы так, чтобы не опрокидываться, если их использовать в качестве опоры. Расстояние между крышкой стола и полом должно составлять 0,7 м, чтобы туда можно было поставить согнутые в коленях ноги.

Если столы и стулья в жилых помещениях и на палубах жестко закреплены, то необходимо предусмотреть определенное количество сидячих мест (одно на каждые 100 пассажиров, однако не менее четырех), специально приспособленных и отведенных для лиц, страдающих расстройством двигательной системы.

2.9 Меры в интересах лиц, подверженных аллергии

Мебель должна быть по возможности изготовлена из материалов, не вызывающих аллергию. В некоторые зоны должен быть запрещен доступ пассажирам с собаками, кошками и т.д.

3. Информация, связь и услуги

3.1 Маркировка, указатели, знаки и освещение

Пороги, аппарели, перила и поручни должны быть хорошо заметны благодаря контрастной окраске.

Для обозначения помещений и оборудования, специально предназначенных для инвалидов, необходимо использовать соответствующие символы, предусмотренные для этих целей в международных правилах. Указатели направления и правила поведения на борту судна должны крепиться на стенах, а не на дверях. Буквы должны быть высотой не менее 0,015 м. Текст и знаки должны четко выделяться на фоне табличек, которые в свою очередь должны выделяться на фоне стены.

Знаки, указывающие направления к аварийным выходам, а также запрещающие и предписывающие знаки должны освещаться так, чтобы они были хорошо заметны. Лестницы и зоны, доступные для передвижения инвалидов, всегда должны быть хорошо освещены. Для искусственного освещения желательно использовать лампы дневного света.

3.2 Громкоговорители, системы вызова

Система громкоговорителей должна обеспечивать слышимость сообщений на всех палубах и помещениях, доступных для пассажиров. Громкоговорители должны иметь достаточную мощность, чтобы передаваемые сообщения были ясно слышны при наличии шумового фона (например, шума машинного отделения, вентиляторов и т.д.). В туалетах и туалетных комнатах, приспособленных для инвалидов, должны иметься соответствующие устройства для вызова помощи.

3.3 Информация

В соответствующих местах судна должна иметься информация о справочных бюро, а также о возможностях получения помощи.

4. Безопасность

4.1 Общие положения

Особое внимание необходимо уделять следующим мерам в области безопасности, если таковые не предусмотрены в действующих предписаниях.

4.2 Высадка

Пассажирские кабины для инвалидов не должны устраиваться ниже посадочной палубы.

На главной палубе с каждой стороны судна должно быть обеспечено по крайней мере одно место для высадки пассажиров с минимальной шириной свободного выхода 1,5 м.

Размещение кают для инвалидов должно обеспечивать возможность эвакуации в любое время всех пассажиров на открытую и достаточно большую палубу. Для высадки пассажиров с этих палуб должен быть предусмотрен по крайней мере один аварийный выход шириной 1,0 м.

4.3 Специальные меры противопожарной безопасности

Запрещается использовать жидкие виды топлива с температурой вспышки 55°C и ниже, за исключением их использования для подвесных двигателей спасательных шлюпок.

Машинные отделения должны быть оснащены стационарной установкой пожаротушения соответствующего типа. Необходимо, чтобы эта установка могла приводиться в действие с поста, расположенного вне машинного отделения.

На борту судна должно иметься не менее двух отдельных пожарных насосов, один из которых должен быть установлен вне помещения главной силовой установки. Мощность каждого насоса, а также число и расположение шланговых кранов должны быть такими, чтобы вода по меньшей мере из двух различных кранов с помощью отдельных несоставных шлангов могла одновременно подаваться в любую часть судна.

Двери и переборки между пассажирскими коридорами и каютами, а также между самими каютами, двери и переборки лестниц, соединяющих более двух палуб, а также потолки и покрытия переборок и обшивка должны быть изготовлены из огнестойких материалов.

На пассажирских судах с кабинами все помещения и кабины для пассажиров, экипажа и другого персонала должны быть оборудованы соответствующими

противопожарными спринклерными системами.

Пожарные клапаны воздушных вентиляционных трубопроводов должны автоматически закрываться, если температура воздуха в трубопроводе превысит 70°C. Кроме того, должна быть предусмотрена возможность закрытия их вручную.

4.4 Дополнительные меры

Спасательные жилеты должны находиться в соответствующих доступных местах в проходах, ведущих к выходам. Кроме того, спасательные жилеты должны находиться в кабинах для инвалидов.

Предусмотренная продолжительность работы аварийного энергоблока должна составлять не менее 60 минут.

Если аварийный энергоблок расположен не выше главной палубы, то машинное отделение и помещение, в котором находится этот аварийный энергоблок, должны отделяться друг от друга по меньшей мере одним водонепроницаемым отсеком.

В каютах и помещениях для пассажиров должна быть обеспечена система аварийного освещения.

На судне должно иметься устройство для подачи светового и звукового сигнала общей тревоги.

Суда должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, обеспечивающей:

связь общего пользования,

трансляцию судовых сообщений,

связь между судами.

4.5 Инструкции по обеспечению безопасности

В предназначенных для команды инструкциях по обеспечению безопасности должны указываться специальные меры, которые следует принимать в аварийной ситуации в отношении инвалидов.

ДОПОЛНЕНИЯ И ПОПРАВКИ К РЕЗОЛЮЦИИ а 24, КАСАЮЩЕЙСЯ ЕПСВВП:
ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Резолюция а 26

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному
транспорту 31 октября 1988 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая резолюции а 24 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту,
касающуюся ЕПСВВП: Европейские правила судоходства по внутренним водным путям
(TRAN□/□С.3/115),

принимая во внимание доклады Группы экспертов по унификации правил плавания
и сигнализации на внутренних водных путях о работе ее двадцать девятой и тридцатой
сессий (TRAN□/□С.3/GE.2/54 и 56) и доклад Рабочей группы по унификации правил
плавания и сигнализации на внутренних водных путях о работе ее первой сессии
(TRAN□/□С.3/WP.2/2),

отмечая желательность отражения в интересах безопасности судоходства в ЕПСВВП
изменений в области внутреннего судоходства и их последствий для действующих правил,

решила внести поправки и дополнения в текст ЕПСВВП и в их приложения 3, 6 и 7
путем включения в них текста и знаков, содержащихся в приложении к настоящей
резолюции;

обращается с просьбой к правительствам и речным комиссиям сообщить
Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, принимают ли они
настоящую резолюцию;

обращается с просьбой к Исполнительному секретарю Европейской экономической
комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку
дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

ДОПОЛНЕНИЯ И ПОПРАВКИ К РЕЗОЛЮЦИИ а 24, КАСАЮЩЕЙСЯ ЕПСВВП:
ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Резолюция а 27

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному
транспорту 12 ноября 1990 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая резолюцию а 24 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, касающуюся ЕПСВВП: Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (TRAN□/□С.3/115), с поправками, содержащимися в ее резолюции а 26 (TRAN□/□С.3/115/Add.1),

принимая во внимание доклады Рабочей группы по унификации правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях о работе ее третьей, четвертой и пятой сессий (TRAN□/□С.3/WP.2/6, 8 и 10),

отмечая желательность отражения в интересах безопасности судоходства в ЕПСВВП изменений в области внутреннего судоходства и их последствий для действующих правил,

решила внести поправки и дополнения в текст ЕПСВВП и в их приложения 3 и 7 путем включения в них текста, содержащегося в приложении к настоящей резолюции,

обращается с просьбой к правительствам и речным комиссиям сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, принимают ли они настоящую резолюцию,

обращается с просьбой к Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ а 17; РЕКОМЕНДАЦИИ,
КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ
ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ*

Резолюция а 28

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному транспорту
12 ноября 1990 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание пересмотренную резолюцию а 17 Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту (TRAN□/□С.3/103, приложение 1), в приложении к которой содержатся Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (TRAN□/□С.3/104),

принимая во внимание доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний, касающихся судов, и судовых документов о работе ее четвертой сессии (TRAN□/□С.3/WP.1/8),

постановляет внести поправки в Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, в соответствии с текстом, содержащимся в приложении к настоящей резолюции;

просит правительства и речные комиссии сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии о своем принятии настоящей резолюции;

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

* Приложение к настоящей резолюции приводится выше в качестве нового добавления к главе V и новых пунктов 15-4.6, 15-5, 15-7.1 и 15-7.2 главы XV приложения к пересмотренной резолюции A/17.

ДОБАВЛЕНИЯ И ПОПРАВКИ К РЕЗОЛЮЦИИ а 22, КАСАЮЩЕЙСЯ СИГВВП:
СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Резолюция а 29

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному транспорту 12 ноября 1990 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

принимая во внимание резолюцию а 22 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, касающуюся СИГВВП: Сигнализация на внутренних водных путях (TRAN□/□С.3/108),

учитывая доклад Рабочей группы по унификации правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях о работе ее пятой сессии (TRAN□/□С.3/WP.2/10),

отмечая желательность приведения текста СИГВВП в соответствие с ЕПСВВП: Европейские правила судоходства по внутренним водным путям, с внесенными в них поправками (TRAN□/□С.3/115/Add.1),

постановляет внести поправки в текст СИГВВП и дополнить его текстом и знаками, содержащимися в приложении к настоящей резолюции,

просит правительства и речные комиссии информировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии, могут ли они применять данную резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

КЛАССИФИКАЦИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

Резолюция а 30

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному транспорту 12 ноября 1992 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

рассмотрев доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о ее четвертой сессии (TRAN□/□С.3/WP.3/8).

считая целесообразным разработать в Европе единую классификацию внутренних водных путей и принимая в этой связи во внимание новую классификационную таблицу, которая недавно была принята Европейской конференцией министров транспорта,

учитывая изменения, которые произошли в технологии внутреннего водного транспорта с момента принятия ЕЭК в начале 60-х годов действующей системы классификации европейских внутренних водных путей, основанной главным образом на грузоподъемности судов, пользующихся ими,

желая содействовать развитию комбинированных и, в частности, контейнерных и ролкерных перевозок по внутренним водным путям,

желая также содействовать усилению роли внутреннего водного транспорта во внутренних, а также в международных перевозках грузов и пассажиров в Европе в целях снижения социальных издержек и негативного воздействия на окружающую среду со стороны внутреннего транспорта как отрасли в целом,

стремясь облегчить создание сети основных европейских внутренних водных путей международного значения, основанной на стандартных параметрах судов и составов, которые смогут ею пользоваться,

считая, что новая система классификации европейских внутренних водных путей должна:

- i) иметь наглядный характер, дающий четкое и однозначное описание существующих внутренних водных путей;
- ii) быть рассчитана на будущее и предусматривать в этой связи параметры, которые должны соблюдаться при строительстве новых или модернизации действующих внутренних водных путей;
- iii) предусматривать иерархию классов, обеспечивающую такое положение, при

котором судно, которое обычно эксплуатируется на водных путях одного класса, может пользоваться водными путями, относящимися к более высокой категории, без ограничений по параметрам, определенным классификацией;

- iv) основываться на модульном принципе в отношении габаритов судов;
- v) разрабатываться на долгосрочную перспективу в целях учета будущего развития технологии внутреннего водного транспорта;

- vi) иметь универсальный характер, с тем чтобы ее можно было применять в максимально широких масштабах на территории европейского континента;
- vii) предусматривать гибкий подход к значениям осадки и подмостовых габаритов, которые определяются с должным учетом местных условий;

принимает новую классификацию европейских внутренних водных путей, изложенную в приложении к настоящей резолюции;

рекомендует правительствам полностью учитывать новую классификацию в целях:

соответствующей классификации их внутренних водных путей; и

удовлетворения ее требованиям при строительстве новых и модернизации существующих водных путей международного значения;

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии подготовить и распространить карту европейских внутренних водных путей, основанную на новой классификации.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Сноски к классификационной таблице

1/ Первое значение приводится с учетом нынешней ситуации, а второе - с учетом будущих изменений и, в некоторых случаях, нынешней ситуации.

2/ С учетом безопасного расстояния, составляющего примерно 30 см, между верхней точкой конструкции судна или его груза и мостом.

3/ С учетом габаритов самоходных судов, которые, как ожидается, будут использоваться для ролкерных и контейнерных перевозок; приведенные здесь габариты - приблизительные.

4/ Для перевозки контейнеров приняты следующие значения:

5,25 м - для судов с загрузкой контейнеров в 2 яруса;

7,00 м - для судов с загрузкой контейнеров в 3 яруса;

9,10 - для судов с загрузкой контейнеров в 4 яруса;

50% контейнеров могут быть порожними, в противном случае следует применять балластировку.

5/ Некоторые существующие пути могут приравниваться с учетом максимально допустимой длины судов и составов к классу $\square V$, независимо от того, что максимальная ширина составляет 11,40 м, а максимальная осадка - 4,00 метра.

6/ Суда, используемые в районе реки Одер и на водных путях между Одером и Эльбой.

7/ Значение осадки для конкретного водного пути должно быть определено с учетом местных условий.

8/ Составы, в которые входит большее число барж, также могут использоваться на некоторых участках водных путей класса $V\square\square$. В этом случае горизонтальные габариты могут превышать значения, указанные в таблице.

Общие замечания, касающиеся классификационной таблицы

- a) Класс водного пути определяется горизонтальными габаритами самоходных судов, барж и толкаемых составов, и в первую очередь основным стандартным габаритом, каковым является их ширина;
- b) параметры региональных водных путей не соответствуют основным принципам международной системы классификации. Прежде всего они не основываются на модульном принципе и не носят общеевропейского характера. Поэтому региональные водные пути Западной и Восточной Европы следует рассматривать отдельно. В бассейне Дуная водных путей регионального значения практически нет;
- c) при модернизации региональных водных путей и водных путей класса $\square V$ рекомендуется соблюдать параметры по крайней мере класса Va или, по возможности, более высокой категории;
- d) при модернизации существующих водных путей международного значения и при создании новых путей следует всегда принимать во внимание более высокие значения габаритов судна или состава;
- e) новые водные пути международного значения должны отвечать требованиям, как минимум, класса Vb. В этой связи следует обеспечивать прохождение судов с осадкой не менее 280 см;
- f) для повышения эффективности контейнерных перевозок следует обеспечивать максимально возможную высоту прохода под мостами в соответствии со сноской 4/ к таблице. На внутренних водных путях, на которых высота прохода под мостами 700 см считается экономически неоправданной, следует учитывать возможность использования более длинных составов (класс Vb);
- g) внутренние водные пути, на которых, как ожидается, будут осуществляться интенсивные контейнерные и ролкерные перевозки, должны соответствовать, как минимум, требованиям класса $V\square a$. В целях соблюдения требования, обусловленных будущим изменением габаритов контейнеров и необходимостью беспрепятственной перевозки прицепов, в качестве альтернативного варианта можно предусмотреть также увеличение на 7-10% принятой ширины конкретных судов, составляющей 11,4 метра;
- h) на водных путях с изменяющимся уровнем воды значение рекомендуемой осадки должно быть не меньше значения осадки, допускаемой в течение в среднем 240 или более дней в году. Там, где это возможно и экономически оправдано, следует обеспечить значение рекомендуемой высоты прохода под мостами (525, 700 или 910 см) даже при максимальном судоходном уровне;
- i) указанная в таблице осадка 4,50 м представляет собой то значение, которое может быть достигнуто в будущем на баржах, которые находятся в эксплуатации в

настоящее время и осадка которых ограничена 3,90 метра. Значение осадки 4,50 м представляется неосуществимым для всех водных путей классов V-V, и оно ни в коем случае не осуществимо для неканализованных участков реки;

ж) некоторые из существующих водных путей могут использоваться только судами с ограниченными значениями осадки - d , надводного габарита - h , длины - L или ширины - B , которые могут неполностью соответствовать параметрам классов, предусмотренным в классификационной таблице. Для обеспечения более полной информации по отдельным участкам таких водных путей рекомендуется, в соответствии с действующими местными полицейскими предписаниями, дополнять условное обозначение класса (а также графическое обозначение на карте) соотношением $\frac{h}{L}$, за которым следует L и B .

d

РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ МИНИМАЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПРИ
ВЫДАЧЕ
УДОСТОВЕРЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ С
ЦЕЛЬЮ
ИХ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗОК

Резолюция а 31

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному
транспорту 12 ноября 1992 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

отмечая важную роль международных перевозок грузов и пассажиров по
внутренним водным путям в регионе ЕЭК,

полагая, что эта роль в ближайшие несколько лет получит, вероятно, дальнейшее
развитие как альтернатива безудержному росту автомобильных перевозок, достигших на
отдельных автомагистралях Европы пределов насыщенности и имеющих неприемлемо
высокий уровень отрицательного воздействия на окружающую среду, а также в связи со
становлением и дальнейшим развитием комбинированных перевозок,

полагая также, что открытие движения по водному соединению Рейн - Майн - Дунай
явится дальнейшим толчком для развития международных перевозок внутренним водным
транспортом в регионе,

желая обеспечить высокий уровень безопасности судоходства, охраны человеческой
жизни, собственности и окружающей среды на внутренних водных путях,

считая, что это может быть достигнуто, в частности, путем согласованного
применения заинтересованными странами унифицированных требований при подготовке
и дипломировании судоводителей для судов, осуществляющих международные перевозки
грузов и пассажиров по внутренним водным путям,

будучи уверена в том, что это содействовало бы также облегчению международных
перевозок по внутренним водным путям,

1. рекомендует правительствам:

принимать такие меры, которые могут потребоваться для соблюдения требований,
содержащихся в приложении к настоящей резолюции, в отношении подготовки и
дипломирования в их странах судоводителей для судов, осуществляющих международные
перевозки по внутренним водным путям;

признавать удостоверения, выданные в соответствии с положениями настоящей резолюции, или должным образом учитывать их при выдаче других удостоверений, требуемых для данных водных путей;

2. просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту и обновлять список стран, применяющих ее положения.

ГЛАВА 1: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.1 - Цель и область применения

1.1.1 Целью настоящего документа является представление рекомендаций в отношении минимальных предписаний, касающихся выдачи удостоверений судоводителей, для повышения безопасности судоходства и охраны человеческой жизни; настоящий документ не заменяет собой национальные законы и правила.

1.1.2 В целом настоящие рекомендации применяются к судоводителям судов, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров по внутренним водным путям, включая судоводителей самоходных судов, буксиров, толкачей, буксируемых составов, толкаемых составов и счаленных групп.

Если Администрация не укажет иного, то они не применяются к судоводителям:

- a) морских судов, следующих по внутренним водным путям;
- b) прогулочных судов;
- c) малых судов, плавучих средств, соединений плавучего материала и паромов по смыслу Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП);
- d) специальных средств, таких, как суда на подводных крыльях и транспортные средства на воздушной подушке.

1.1.3 Без ущерба для пункта 1.1.2 Администрация может включить в эти минимальные требования дополнительные требования:

- a) в случае, если на основании национальных правил или международных норм к данному типу судна, водному пути, в отношении плавания при помощи радиолокатора и/или перевозки опасных грузов и пассажиров применяются специальные положения;
- b) в случае, если опыт, полученный в ходе эксплуатации, ясно показывает, что они обоснованны;
- c) в случае, если суда проходят по водным путям, где необходимо и требуется знание местных географических условий и специальных правил.

Статья 1.2 - Определения

В целях настоящих рекомендаций:

- a) термин "Администрация" означает компетентные органы, уполномоченные правительством выдавать удостоверения судоводителей;
- b) термин "судоводитель" означает лицо, имеющее необходимую профессиональную подготовку и квалификацию для управления судном на внутренних водных путях и несущее ответственность за его управление;

- с) термин "удостоверение судоводителя" означает действительный документ, как бы он ни назывался, выданный Администрацией и дающий право его владельцу управлять судном на внутренних водных путях.

ГЛАВА 2: МИНИМАЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ВЫДАЧИ УДОСТОВЕРЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЕЙ

Статья 2.1 - Сфера применения

Настоящая глава касается исключительно удостоверений судоводителей для осуществления международных перевозок грузов или пассажиров по внутренним водным путям.

Статья 2.2 - Общие положения

Кандидаты на получение удостоверения судоводителя должны отвечать следующим минимальным требованиям:

- а) кандидат должен быть не моложе 21 года*;
- б) кандидат должен пройти медицинское освидетельствование, в ходе которого проверяется его физическая пригодность, в частности зрение, слух и цветоощущение;
- с) кандидат должен иметь соответствующий профессиональный опыт минимум в два года, приобретенный в качестве члена экипажа на борту судна внутреннего плавания по крайней мере в качестве матроса;
- д) кандидат должен сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации в отношении профессиональных знаний; программа этого экзамена должна, как минимум, включать общие вопросы, изложенные в приложении к настоящим рекомендациям.

Статья 2.3 - Специальные положения в отношении профессионального опыта

2.3.1 Учитывается только тот профессиональный опыт, который признан действительным и/или подтвержден Администрацией. Он может быть приобретен на всех внутренних водных путях независимо от их зон.

2.3.2 Требования в отношении профессионального опыта, указанные в пункте 2.2 с), могут быть снижены:

- а) если Администрация требует получения специального образования,

которое может рассматриваться в качестве эквивалентного;

- b) если кандидат является владельцем диплома, подтверждающего прохождение им специальной подготовки в области внутреннего судоходства, в программу которой входит обязательная стажировка на борту судов.

* В некоторых случаях не моложе 18 лет.

2.3.3 Администрация может также в определенной степени принять во внимание профессиональный опыт, приобретенный на борту морского судна в качестве члена палубной команды.

Статья 2.4 - Специальные положения, касающиеся проверки профессиональных знаний

2.4.1 Администрация может дополнить программу экзамена, упомянутую в пункте 2.2 d), если она сочтет это необходимым, конкретными и/или дополнительными вопросами в соответствии с предписаниями пункта 1.1.3. В этом случае Администрация указывает в удостоверении судоводителя сферу его применения и/или выдает специальное удостоверение.

2.4.2 Администрация назначает экзаменационную комиссию, которой поручается проведение соответствующего экзамена на проверку профессиональных знаний.

2.3.4 Администрация или надлежащим образом уполномоченная ею экзаменационная комиссия определяет процедуру и форму экзамена с целью проверки теоретических и практических знаний, необходимых для управления судами на внутренних водных путях.

ГЛАВА 3 - ПРИЗНАНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ

Государства, которые выдают удостоверение судоводителя с 21 года, признают иностранные удостоверения, выданные государствами, которые выдают удостоверения судоводителя с 18-летнего возраста, когда судоводитель достигает возраста 21 года.

Государства, выдающие удостоверение судоводителя с 18-летнего возраста, признают иностранные удостоверения, выданные в указанном возрасте.

Государства, которые выдают общие удостоверения на право управления грузовыми и пассажирскими судами, признают общие удостоверения, выдаваемые другими государствами на тех же условиях на право управления пассажирскими судами, а также специальные удостоверения, выдаваемые на право управления пассажирскими судами.

Государства, которые выдают специальные удостоверения на право управления пассажирскими судами, признают, в международном сообщении, общие удостоверения на право управления пассажирскими судами, находящимися на их территории, и принимают их должным образом во внимание при выдаче специальных удостоверений, требуемых для управления пассажирским судном на их территории.

Приложение

Профессиональные знания, требуемые для получения удостоверения судоводителя

- A. Общие вопросы в области перевозок грузов и пассажиров
1. Судовождение:
 - a) знание правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях, в частности тех, которые включены в ЕПСВВП;
 - b) знание общих характеристик основных судоходных путей с точки зрения географии и гидрографии;
 - c) знание системы судоходной обстановки;
 - d) умение использовать навигационную документацию (карты, навигационные предупреждения и т.п.) и навигационные приборы (компас, эхолот и т.п.);
 - e) умение определять местоположение судна независимо от метеорологических условий (плохая видимость, лед и т.п.).
 2. Маневрирование и управление судном:
 - a) управление судном с учетом влияния течения, ветра и глубины под килем;
 - b) функционирование руля и гребного винта и управление ими;
 - c) постановка на якорь и швартовка в любых условиях;
 - d) осуществление маневров при входе в шлюз и выходе из него, при входе в портовые гавани и выходе из них, а также при встрече и обгоне.
 3. Устройство и остойчивость судна:
 - a) знание основных принципов устройства судов, в особенности с точки зрения обеспечения безопасности людей и судна;
 - b) знание основных элементов конструкции судов;
 - c) общие теоретические знания в области плавучести судов и правил остойчивости;

d) меры, принимаемые для обеспечения остойчивости судна в различных условиях.

4. Судовые силовые установки:

a) элементарные знания в области устройства и функционирования силовых установок, необходимые для обеспечения их нормальной работы;

b) контроль за работой основных и вспомогательных силовых установок и управление ими.

5. Погрузка и разгрузка:
- a) использование шкал осадки судов;
 - b) определение веса груза с помощью мерительного свидетельства;
 - c) погрузочно-разгрузочные операции.
6. Действия в чрезвычайных обстоятельствах:
- a) меры, принимаемые в случае аварии, столкновения или посадки на мель (до, в ходе или после события), включая заделку течи;
 - b) использование спасательных средств и оборудования;
 - c) первая помощь при несчастном случае;
 - d) предотвращение пожара и противопожарное оборудование;
 - e) предотвращение загрязнения водных путей.
7. Связь:
- знание порядка использования радиотелефона.
8. Перевозка пассажиров:

Администрация может - в той степени, в которой она считает это необходимым, - предъявлять более жесткие требования в отношении профессиональных знаний, необходимых для управления пассажирскими судами.

В. Специальные вопросы в области перевозки пассажиров, которые необходимо знать для получения специального удостоверения на право управления пассажирскими судами

Для выдачи удостоверения судоводителя на право управления пассажирским судном Администрация может, в той степени, в какой она считает это необходимым с точки зрения безопасности, предусмотреть более глубокие профессиональные знания, чем это предусмотрено в пунктах 2, 3, 5 и 6 раздела А, и установить дополнительные требования в отношении профессиональных знаний, касающихся, в частности, следующих вопросов:

- a) правил безопасности, касающихся судов;
- b) положений, касающихся конкретно безопасности пассажиров в целом и на случаи аварий, пожара, взрыва или кораблекрушения;

- c) способности управлять передвижением пассажиров, их посадкой на судно, высадкой на берег и последствиями паники;
- d) правил оказания помощи утопающим (навыков оказания первой помощи);
- e) специальных правил, касающихся судов, на которых предусмотрено питание и размещение пассажиров.

Администрация может предусмотреть дополнительную проверку знаний местных географических условий во всех случаях, когда она считает это обоснованным.

Практические экзамены проводятся на пассажирском судне в нормальных условиях эксплуатации.

Теоретические экзамены, касающиеся судов, должны проводиться с особой тщательностью.

C. Дополнительные вопросы, касающиеся управления судном с помощью радиолокатора:

- a) знание теории РЛС; общие сведения о радиоволнах и принципах работы РЛС;
- b) умение пользоваться РЛС, расшифровывать и анализировать полученную по РЛС информацию, а также знание пределов возможностей РЛС;
- c) использование указателя скорости поворота судна;
- d) знание положений ЕПСВВП, касающихся плавания при помощи РЛС.

D. Дополнительные вопросы, касающиеся перевозок опасных грузов:

- a) знание международных правил и рекомендаций, касающихся перевозки опасных грузов по внутренним водным путям;
- b) общие требования, касающиеся перевозки опасных грузов;
- c) специальные меры, предпринимаемые в ходе погрузочно-разгрузочных операций с опасными грузами, а также во время перевозки;
- d) судовая сигнализация и маркировка грузов;
- e) меры по предотвращению аварий и меры, принимаемые в ходе и после аварии.

ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ а 17:
РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ,
ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ*

Резолюция а 32

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному транспорту
12 ноября 1992 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая пересмотренный вариант резолюции а 17 (TRAN□/□С.3/103, приложение 1), в приложении к которой содержатся Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (TRAN□/□С.3/104),

принимая во внимание доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее четвертой сессии (TRAN□/□С.3/WP.3/8),

постановляет внести поправки в Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, в соответствии с текстом, содержащимся в приложении к настоящей резолюции,

просит правительства и речные комиссии сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать в повестку дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции.

* Приложение к настоящей резолюции приводится выше в качестве главы 11-бис приложения к пересмотренной резолюции а 17.

СУДОВОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

Резолюция а 33

(принята Основной рабочей группой по внутреннему водному транспорту
12 ноября 1992 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

отмечая вклад, внесенный в результате согласования технических предписаний для судов внутреннего плавания в дело повышения безопасности судоходства по европейским внутренним водным путям, охраны здоровья находящихся на борту людей и защиты окружающей среды,

считая, что для облегчения плавания по европейским внутренним водным путям выполнение положений Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, и изложенных в документе TRAN□/□С.3/104 (приложение к пересмотренной резолюции а 17) с внесенными поправками, должно подтверждаться наличием на борту соответствующего судового документа,

1. рекомендует правительствам для этой цели:

выдавать на суда, совершающие международные рейсы по европейским внутренним водным путям, судовое удостоверение, соответствующее образцу, прилагаемому к настоящей резолюции;

производить первоначальные и периодические освидетельствования судов для проверки выполнения положений Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, и для установления возможности продления срока действия вышеуказанного удостоверения;

составлять судовое удостоверение на официальном языке (официальных языках) страны, выдавшей удостоверение, и указывать название этого удостоверения, а также не согласованные сведения на официальном языке (официальных языках) страны, выдавшей удостоверение, и на одном из следующих языков: английском, французском, русском, немецком, голландском, греческом, итальянском, португальском или испанском;

выдавать судовое удостоверение на срок действия не свыше пяти лет на пассажирские суда и не свыше десяти лет на остальные суда. Удостоверение может быть продлено Администрацией без проведения освидетельствования не более чем на шесть месяцев, о чем в удостоверении делается соответствующая отметка;

производить до сдачи судна в эксплуатацию или до первой выдачи на него судового удостоверения первоначальное освидетельствование, которое должно включать полную проверку конструкции, оборудования и снабжения судна;

производить по истечении срока действия удостоверения периодические освидетельствования, которые должны включать проверку конструкции, оборудования и снабжения, позволяющую убедиться в том, что судно находится в удовлетворительном состоянии и пригодно для эксплуатации в зоне, указанной (в зонах, указанных) в судовом удостоверении;

производить - если судовое удостоверение становится недействительным в случае крупного ремонта или реконструкции судна, в результате которых изменяются основные технические характеристики, или если конструкция судна больше не отвечает положениям основных предписаний, на основании которых было выдано удостоверение, - специальное освидетельствование, позволяющее убедиться в том, что произведенный ремонт или реконструкция выполнены удовлетворительным образом и что судно по всем параметрам отвечает положениям Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания;

2. просит правительства

принимать судовое удостоверение в качестве документа, удостоверяющего, что данное судно соответствует Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (изложенным в документе TRAN/C.3/104 с внесенными поправками), и должным образом принимать его во внимание при выдаче других удостоверений, требуемых для данных водных путей;

в этой связи можно, насколько это допускается действующими правилами, полностью или частично отказаться от освидетельствования судна;

3. просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии ежегодно включать в повестку дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции и обновлять перечень стран, которые ее применяют.

Приложение

СУДОВОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Судовое удостоверение подтверждает, что данное судно соответствует Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания.
2. Судовое удостоверение теряет силу:
 - 1) если изменились основные характеристики судна в результате его реконструкции;
 - 2) по истечении срока действия этого удостоверения;
 - 3) если судно уже не удовлетворяет требованиям тех правил, на основании которых было выдано настоящее удостоверение;
 - 4) при выходе за пределы разрешенной зоны (зон) плавания.
3. Записи в судовом удостоверении имеют право делать только уполномоченные на то инспекторы компетентных органов. Записи должны иметь дату, подпись инспектора и печать компетентного органа.

.....
(название и код страны по ИСО
АЛЬФА-2)

.....
(наименование компетентного органа,
выдавшего судовое удостоверение)

а

СУДОВОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ



ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

- 1.1 Тип судна*:
- 1.2 Название и/или идентификационный номер судна
- 1.3 Имеет право плавать под национальным флагом**
Страна регистрации**(название страны)
- 1.4 Наименование и адрес собственника или оператора
- 1.5 Место регистрации
- 1.6 Регистрационный номер
- 1.7 Порт приписки
- 1.8 Зона(ы) плавания и район плавания
- 1.9 Год и место постройки судна
- 1.10 Наименование и номер судостроительной верфи
- 1.11 Максимальная длинам
- 1.12 Максимальная ширинам
- 1.13 Максимальная высота*** (от днища до самой верхней несъемной части) м
Самая верхняя несъемная часть означает

* Указать соответствующий тип: буксир, толкач, пассажирское судно, самоходное сухогрузное судно, самоходное наливное судно, баржа, толкаемая баржа, наливная баржа,

толкаемая наливная баржа и т.д.

** Компетентные органы должны включать в удостоверение один из этих вариантов по своему усмотрению.

*** Этот пункт является факультативным.

- 1.14 Назначенный надводный борт, см*
- 1.15 Увеличенный назначенный надводный борт, см**
- 1.16 Максимальная осадка, м
- 1.17 Максимальное водоизмещение, м³
- 1.18 Максимальная грузоподъемность, т
- 1.19 Число пассажиров, разрешенное для перевозки, за исключением членов экипажа
- 1.20 Мерительное свидетельство а выдано (дата)
Бюро по обмеру судов
- 1.21 Количество и тип главных двигателей***
... двигатели внутреннего сгорания
... паровые машины
... паровые турбины
... электродвигатели
... газовые турбины
- 1.22 Завод-изготовитель и марка главного двигателя
- 1.23 Суммарная номинальная мощность кВт
- 1.24 Количество движителей и вид тяги***
... гребные винты
... гребные колеса
... крыльчатые движители
... водометные движители

... Z-образные приводы

... прочие

* Назначенный надводный борт от палубной линии, от самой низкой точки палубного стрингера или от самой низкой точки прочной палубы для палубного, наливного или открытого судна.

** При плавании палубного судна в открытом состоянии назначенный надводный борт должен быть увеличен.

*** Нужно подчеркнуть, ненужное вычеркнуть.

1.25 Основное рулевое устройство:

	Для поворота на переднем ходу	Для поворота на заднем ходу
Тип руля и число <u>перьев</u>		
Число поворотных <u>насадок</u>		
Привод рулей:		
механический (ручной)*		
гидравлический (ручной)*		
электрогидравлический*		
<u>электрический*</u>		

1.26 Запасное рулевое устройство

Привод рулей:
механический (ручной)*
гидравлический (ручной)*
электрогидравлический*
электрический*

Приводится в действие:
вручную*
автоматически*

Завод-изготовитель и тип

1.27 Рули заднего хода: есть/нет*

Завод-изготовитель и тип

Дистанционное управление из рулевой рубки: есть/нет*

1.28 Рулевая рубка: передвижная или стационарная*

1.29 Рулевая рубка специально оборудована/не оборудована для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки*

* Нужно подчеркнуть, ненужное вычеркнуть.

ОБОРУДОВАНИЕ

- 2.1* Якоря
- носовой якорь массой кг, типа
- кормовой якорь массой кг, типа
- кормовой якорь массой кг, типа
- кормовой якорь массой кг, типа
- 2.2* Якорные цепи**
- носовая якорная цепь длиной м, калибром мм,
разрывным усилием кН
- носовая якорная цепь длиной м, калибром мм,
разрывным усилием кН
- кормовая якорная цепь длиной ... м, калибром мм,
разрывным усилием кН
- кормовая якорная цепь длиной ... м, калибром мм,
разрывным усилием кН
- 2.3* Спасательные средства
- ...спасательная(ых) шлюпка(ок) вместительностью чел.
- ...спасательный(ых) плот(ов) вместительностью чел.
- ...спасательных жилетов
- ...спасательных кругов
- 2.4* Средства противопожарной защиты
- ...переносных огнетушителей
- ...стационарных огнетушительных установок
- ...прочих установок:
-
- 2.5* Осушительные установки
- ...переносных мотопомп суммарной производительностью м³/час
- ...стационарных насосов с механическим приводом суммарной
производительностью м³/час
- ...ручных насосов суммарной производительностью л/мин.

* Нужно подчеркнуть, ненужное вычеркнуть.

** Сведения о разрывном усилии цепи включаются по усмотрению компетентного органа.

2.6* Навигационные средства

морской бинокль
рупор
радиоприемник
настенные часы

2.7* Прочее снабжение

эхолот
ручной лот с запасным грузом
измерительный шест
сходня
наружный трап
..... (других устройств для посадки лиц)
..... кранцев
..... шлюпочных крюков
заборный трап
аптечка первой помощи, инструктивный плакат по спасению и
реанимации утопающих
..... бросательных концов
соответствующий инвентарь для заделки пробоин

2.8* Переговорная связь между носовой частью и рулевой рубкой

двусторонняя переменная
двусторонняя одновременная/телефонная

2.9* Радиотелефонные установки

связь "судно-судно"
навигационные операции
связь общего пользования
внутренняя служебная связь

* Нужно подчеркнуть, ненужное вычеркнуть.

2.10 Тросы

Назначение троса			
	Буксирный	Счалочный	Швартовный
Количество			
Длина (м)			
Разрывное усилие, кН*			

2.11* (Количество бытовых установок, работающих на сжиженном газе, их типы и сроки действия их свидетельств указываются в отдельном документе)

2.12* Замечания

.....
.....

2.13* Визуальные и звуковые сигналы**

□□□

МИНИМАЛЬНЫЙ СОСТАВ КОМАНДЫ***

□V

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Судну разрешено:

1. буксировать
 - 1.1 вверх по течению и вниз по течению
 - 1.2 только вверх по течению
 - 1.3 только в качестве вспомогательного буксира
2. буксировать суда лагом
3. буксировать методом толкания
4. быть буксируемым
5. быть буксируемым лагом
6. быть толкаемым

* Данный пункт может быть включен по усмотрению компетентного органа.

** Указать подробные сведения о визуальных и звуковых сигналах в соответствии с положениями Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).

*** Этот раздел включается по усмотрению компетентного органа.

4.2 Особые ограничения и разрешения в отношении применяемых способов эксплуатации перевозимых грузов и пассажиров:

.....
.....

4.3 Согласно произведенному освидетельствованию судно признается годным к эксплуатации в зоне или зонах, указанных в пункте 1.8

4.4* Настоящее удостоверение выдано взамен удостоверения

а, выданного
название компетентного органа

..... В
название страны место

дата
дата выдачи

4.5 Срок действия настоящего удостоверения истекает:

Дата:

Место печати
.....

Подпись:

* Этот пункт может быть включен по усмотрению компетентного органа.

ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СУДОВОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ

5.1 Согласно произведенному освидетельствованию судно признается годным к эксплуатации в зоне или зонах, указанных в пункте 1.8. Срок действия настоящего удостоверения продлевается до

Замечания

.....

Дата:

Место печати

Подпись:

5.1 Согласно произведенному освидетельствованию судно признается годным к эксплуатации в зоне или зонах, указанных в пункте 1.8. Срок действия настоящего удостоверения продлевается до

Замечания

.....

Дата:

Место печати

Подпись:

ЗАПИСИ О ЛЮБЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ В СУДОВОМ УДОСТОВЕРЕНИИ

6.1 Изменена запись пункта(ов)

Новая запись пункта(ов)

.....

Дата:

Место печати

Подпись:

6.1 Изменена запись пункта(ов)

Новая запись пункта(ов)
.....
.....

Дата:

Место печати Подпись:

6.1 Изменена запись пункта(ов)

Новая запись пункта(ов)
.....
.....

Дата:

Место печати Подпись:

6.1 Изменена запись пункта(ов)

Новая запись пункта(ов)
.....
.....

Дата:

Место печати Подпись:

6.1 Изменена запись пункта(ов)

Новая запись пункта(ов)
.....
.....

Дата:

Место печати Подпись:

6.1 Изменена запись пункта(ов)

Новая запись пункта(ов)
.....
.....

Дата:

Место печати

Подпись:
