



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/1/Corr.1  
26 April 2004

RUSSIAN  
Original : ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
(Сорок восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года,  
пункт 7 а) повестки дня)

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

**Исправление 1**

Записка секретариата

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях на своей двадцать седьмой сессии рассмотрела вопрос о реакции Группы добровольцев на предложения правительства Украины, касающиеся текста глав 2, 3, 5, 6, 9, 10А и 11, которые в предварительном порядке уже были одобрены Рабочей группой SC.3 и содержатся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/3, и постановила внести в текст этих глав изменения, указанные в пункте 6 документа TRANS/SC.3/WP.3/55. Секретариату было поручено издать соответствующее исправление к документу TRANS/SC.3/2004/1. Рабочая группа далее рассмотрела документ TRANS/SC.3/WP.3/2003/4/Add.1, содержащий поправки к Правилам освидетельствования судов на Рейне, касающиеся применения стандарта ECDIS для внутреннего судоходства, и поручила секретариату сформулировать аналогичные положения ЕЭК ООН в целях их включения в соответствующие главы приложения к

пересмотренной резолюции № 17 и представления Рабочей группе SC.3 для рассмотрения и принятия вместе с другими измененными главами этого приложения (TRANS/SC.3/WP.3/55, пункт 18).

Таким образом, в сводный текст обновленных глав приложения, одобренных в предварительном порядке Рабочей группой и содержащихся в документе TRANS/SC.3/2004/1, надлежит внести исправления, указанные ниже.

---

1. Текст пункта 2-2.3.2 следует исключить.
2. Текст определения судов "типа А" в пункте 3-2 надлежит изменить следующим образом:

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

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

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

4. В пункте 3-4.1.1 термин "**непроницаемость при непогоде**" следует исключить из перечня определений.
5. В конце заголовка пункта 3-4.2 следует добавить слова "**в зонах 1 и 2**".
6. Текст пункта 3-4.3.1 на русском и французском языках следует привести в соответствие с формулировкой на английском языке:

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

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

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

8. Последнее предложение пункта 3-4.3.6 надлежит изменить следующим образом:  
"Вентиляционные отверстия на судах, предназначенных для зоны 1, должны иметь **водонепроницаемые** закрытия".

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

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

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

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

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

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

где:

$C_{fs}$  = параметр ( $C_{fs} = 0,015$ ) [т/м<sup>2</sup>],

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

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

$\Delta$  = водоизмещение груженого судна (т)".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$d_1$  рассчитывается **по** следующей формуле:

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

Производительность второго осушительного насоса рассчитывается **по** следующей формуле:

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

$d_2$  рассчитывается по следующей формуле:

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

Однако величина  $d_2$  не должна превышать величину  $d_1$ . Для определения  $Q_2$  за 1 принимается наибольшая длина водонепроницаемого отсека.

В этих формулах:

$l$  = длина соответствующего водонепроницаемого отсека в м;

$d_1$  = расчетный внутренний диаметр осушительной трубы в мм;

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

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

**"ОСУШИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ"**.

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

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

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

"5-6.7 Должны<sup>1</sup> обеспечиваться возможности осушения **ахтерпика** через основное машинное отделение с помощью легкодоступного **самозапорного клапана, подсоединенного к ахтерпиковой переборке**".

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

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

21. Текст пункта 5-6.10 следует исключить.

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

23. Текст пунктов 6-2.1.2, 6-2.2 и 6-2.2.1 на английском языке в документе TRANS/SC.3/2004/1 был ошибочно исключен; его следует восстановить в следующем виде:

---

<sup>1</sup> Примечание секретариата: В тексте на английском языке Рабочая группа, возможно, пожелает заменить слово "may" на "**should**" или даже "**shall**".

"6-2.1.2 При условии требуемых мер защиты более высокое напряжение допускается:

- i) для силовых установок, мощность которых требует этого;
- ii) для специальных бортовых установок, например радиоустановок и пусковых устройств.

6-2.2 Защита от телесных контактов, замыкания твердыми предметами и просачивания воды

6-2.2.1 Типы минимальной защиты для частей стационарного оборудования должны соответствовать указанным в таблице ниже или могут отвечать более жестким предписаниям в соответствии с требованиями Администрации.

Расположение	Тип минимальной защиты (в соответствии с публикацией МЭК 529)					
	Генера- торы	Двигатели	Трансфор- маторы	Пульты, распреде- лительные устройства, выключатели	Установочное оборудование	Устройства освещения
Служебные помещения, машинные отделения, отсеки рулевых устройств	IP 22	IP 22	2 IP 22	1 2 IP 22	IP 44	IP 22
Трюмы					IP 55	IP 55
Аккумуляторные и малярные помещения						IP 44 и (EX) <sup>3</sup>
Открытые палубы и посты рулевого управления		IP 55		IP 55	IP 55	IP 55
Закрытые рулевые рубки		IP 22	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22
Жилые помещения, кроме лазаретов и умывальных				IP 22	IP 20	IP 20
Лазареты и умывальные		IP 44	IP 44	IP 44	IP 55	IP 44
<u>Примечания</u>						
1 Для оборудования с большой теплоотдачей: IP 12						
2 Если оборудование или пульты не имеют этого типа защиты, их расположение должно отвечать условиям для этого типа защиты.						
3 Электрооборудование сертифицированного типа безопасности в соответствии с публикацией МЭК 79.						

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

"6-2.4.5.3 Должны быть предусмотрены средства для исключения возможности одновременной работы генераторов бортовой сети и береговой или другой внешней сети. Кратковременное параллельное подключение допускается для перехода с одной системы на другую без отключения напряжения".

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

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

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

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

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

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

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

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

26. Текст первой статьи пункта 6-2.7.1 надлежит изменить следующим образом:

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

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

"6-2.13.4 Если в **машинном помещении, упомянутом в разделе 5-1**, установлены два или более осветительных устройства, то они должны питаться как минимум по двум различным цепям".

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



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

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

"6-2.15.1 **Электрическое оборудование**, функционирующее **при** напряжении более 50 В, в обязательном порядке **должно** заземляться".

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

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

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

"6-2.15.3 Кожухи **подвижных** электрических **потребителей и переносных устройств** должны заземляться с помощью дополнительного провода, включенного в силовую кабель".

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

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

33. Второе предложение в пункте 6-2.17.1 ("Двойные передающие приборы должны быть сконструированы по принципу тока покоя или по принципу тока контролируемой нагрузки") следует исключить.
34. В пункте 7-3.1 текста на русском языке термин "опорный крюк" следует заменить на **"отпорный крюк"**.
35. Нижеследующие определения должны найти отражение либо в тексте главы 10B, либо - наряду с другими определениями - в начале измененного приложения к пересмотренной резолюции № 17:

**"Радиолокатор" означает электронное вспомогательное оборудование для судоходства, предназначенное для выявления и отображения окружающей обстановки и условий судоходства;**

**"система ECDIS для внутреннего судоходства" означает унифицированную систему отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства, которая отображает заданную информацию, выбранную из составленной изготовителем электронной навигационной карты для внутреннего судоходства, а также факультативную информацию, поступающую от других датчиков судна;**

**"оборудование ECDIS для внутреннего судоходства" означает оборудование, предназначенное для отображения электронных навигационных карт для внутреннего судоходства при следующих двух режимах эксплуатации: информационный режим и навигационный режим;**

**"информационный режим" означает использование системы ECDIS для внутреннего судоходства только для целей получения информации без наложения радиолокационного изображения;**

**"навигационный режим" означает использование системы ECDIS для внутреннего судоходства для управления судном с наложением радиолокационного изображения".**

36. Пункт 10B-4.1 надлежит изменить следующим образом:

"10B-4.1 Радиолокационное оборудование и указатели скорости изменения курса должны относиться к типу, официально утвержденному компетентными органами. Необходимо соблюдать предписания компетентного органа в отношении установки и контроля их работы. **Оборудование ECDIS для внутреннего судоходства, которое может использоваться в навигационном режиме, рассматривается в качестве радиолокационного оборудования. Кроме того, оборудование ECDIS для внутреннего судоходства должно отвечать требованиям стандарта ECDIS для внутреннего судоходства, как это предписывается резолюцией № 48 (TRANS/SC.3/156) с поправками".**

-----