



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2000/1/Corr.1
11 December 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок пятая сессия, 23-25 октября 2001 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

Документ TRANS/SC.3/2000/1, содержащий текст глав 2-6 приложения к пересмотренной резолюции № 17 с внесенными в него поправками, который был в предварительном порядке принят Рабочей группой по внутреннему водному транспорту на ее сорок пятой сессии (TRANS/SC.3/153, пункт 17), следует исправить указанным ниже образом.

1. Изменить определение термина "расстояние безопасности" в пункте 3-4.1.1 следующим образом:

"Расстояние безопасности"

Расстоянием безопасности является расстояние, измеренное по вертикали между плоскостью максимальной осадки и наиболее низкой точкой, выше которой, независимо от наличия водоприемных или водосбросных отверстий, судно не может считаться водонепроницаемым".

2. Изменить пункты 1.2.2 и 1.2.3 добавления к главе 4 "Критерии для проверки устойчивости судов" следующим образом:

"1.2.2 критериям погоды, определенным по требованиям раздела 2 ниже;

1.2.3 требованиям к устойчивости, определяемым согласно требованиям раздела 3 ниже в зависимости от типа и назначения судна".

3. Изменить пункт 1.5 добавления к разделу 4 "Критерии для проверки устойчивости судов" следующим образом:

"1.5 Допустимый кренящий момент для всех требуемых состояний нагрузки определяется по диаграмме статистической и динамической устойчивости согласно значениям допустимого угла крена, которые приводятся для разных критериев устойчивости в разделах 2 и 3 ниже".

4. Изменить пункт 3.1.3 добавления к приложению 4 "Критерии для проверки устойчивости судов" следующим образом:

"3.1.3 Кренящий момент судна от статического действия ветра определяется по формуле:

$$M_{wst} = 0,001 \cdot P_{wst} \cdot A_w \cdot \left(z + \frac{d}{2} \right) \text{ (кНм)}$$

или в качестве альтернативы

$$M_{wst} = 0,1 \cdot A_w \cdot \left(z + \frac{d}{2} \right) \text{ (кНм)},$$

где:

P_{wst} = удельное давление при статическом действии ветра, составляющее 50% от величины давления, указанной в первой таблице пункта 2.3 (Па);

$A_{w,z}$ = согласно пункту 2.3".

5. Изменить пункты 4.1.1 и 4.1.2 добавления к главе 4 "Критерии для проверки остойчивости судов" следующим образом:

"4.1.1 Остойчивость судов, предназначенных для плавания в зоне 1, должна отвечать требованиям разделов 1, 2 и 3 для судов зоны 2, а также дополнительным требованиям настоящего раздела. Кроме того, условия удовлетворительной остойчивости, указанные в пунктах 1.2.1 и 1.2.2, должны быть выполнены также при одновременной бортовой качке судна.

4.1.2 Соблюдение применимых требований Рекомендаций ИМО, касающихся морских судов, может рассматриваться как эквивалентное соблюдение настоящих Рекомендаций".

6. Изменить нумерацию пункта 6-2.15.6 главы 6 на 6-2.15.5.
