



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях**

###### **Сорок четвертая сессия**

Женева, 12–14 февраля 2014 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

**Рекомендации, касающиеся согласованных  
на европейском уровне технических предписаний,  
применимых к судам внутреннего плавания  
(пересмотренная резолюция № 61)**

### **Проект Главы 15а “Расстояние безопасности, надводный габарит и марки осадок**

**Предоставлено Группы экспертов-добровольцев по Резолюции  
№ 61<sup>1</sup>**

## **I. Мандат**

1. На своей сорок третьей сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) просила правительства рассмотреть проект главы 15а, подготовленный Группой экспертов-добровольцев по Резолюции № 61 с учетом положений директивы 2006/87/ЕС Европейского союза, устанавливающей технические требования к судам внутреннего плавания (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, пункт 32). Предложение Группы добровольцев было предоставлено в неофициальном документе SC.3/WP.3 № 11 (2013).

---

<sup>1</sup> Данный документ предоставлен согласно ожидаемым результатам и деятельности, изложенным в пункте 1В(с) Подпрограммы 02.6, Внутренний водный транспорт, плана работы на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/2012/12), одобренного Комитетом по внутреннему транспорту 1 марта 2012 (ECE/TRANS/224, пункт 94). Пункт 1В(с) дает мандат на обновление Резолюции № 61, в целях обеспечения высокого уровня безопасности судоходства.

2. Приглашение прислать свои замечания по проекту предложения было разослано секретариатом в вопроснике сорок четвертой сессии SC.3/WP.3. Ниже представляется официальный проект предложения, подготовленный на основе текста, предоставленного Группой экспертов-добровольцев, и содержащий дополнительные объяснения в сносках к тексту. Оригинал текста Директивы приводился в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/11.

3. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть и привести в окончательный вид данный проект с тем, чтобы он мог быть направлен для принятия пятьдесят восьмой сессией Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

## II. Проект Главы 15а, “Расстояние безопасности, надводный габарит и марки осадок”

### 15а-1<sup>2</sup> ПРИМЕНЕНИЕ ГЛАВ 3 – 23

В дополнение к положениям глав 3 – 23 к пассажирским парусным судам применяются требования настоящей Главы.

### 15а-2 ИСКЛЮЧЕНИЯ ДЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПАРУСНЫХ СУДОВ

15а-2.1<sup>3</sup> Для пассажирских парусных судов, имеющих  $L_{WL}$ , не превышающую 45 м, и наибольшее допустимое количество пассажиров на борту, не превышающее величину  $L_{WL}$  в метрах, не применяются следующие требования:

- i) раздел 3–6.1 при условии, что на ходу судна якоря не находятся в якорных клюзах<sup>4</sup>;
- ii) раздел 10–2.1, пятый маркер, в отношении длины;
- iii) пункт 15–8.3(i);
- iv) пункт 15–14.6<sup>5</sup>.

15а-2.2 В виде отступления от пункта 15а-2.1 пассажировместимость может быть увеличена до  $1,5 L_{WL}$  в метрах, при условии что паруса, оснастка, палубный рангоут и такелаж это позволяют.

### 15а-3<sup>6</sup> ТРЕБОВАНИЯ К ОСТОЙЧИВОСТИ ДЛЯ СУДОВ ПОД ПАРУСАМИ

15а-3.1 Для вычисления кренящего момента согласно пункту 15–3.3 при определении центра тяжести судна необходимо учитывать свернутые паруса.

15а-3.2 При рассмотрении всех вариантов нагрузки в соответствии с пунктом 15–3.2 и использовании стандартного набора парусов величина

<sup>2</sup> Основано на положениях Статьи 15а.01 Директивы 2006/87/ЕС. Изменения в нумерации пунктов и в ссылках на пункты не указываются.

<sup>3</sup> Основано на положениях Статьи 15а.02 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>4</sup> Напоминается, что новый раздел 3-6 был добавлен в Резолюцию, как часть поправок, одобренных пятьдесят седьмой сессией Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (ECE/TRANS/SC.3/195, пункт 35).

<sup>5</sup> В английском тексте Директивы ссылка идет на статью 15.15(9)(а), которой нет в Директиве.

<sup>6</sup> Основано на положениях Статьи 15а.03 Директивы 2006/87/ЕС.

кренящего ветрового момента не должна превышать значение, при котором угол крена превышает 20°. При этом:

- i) в вычислениях должно применяться постоянное ветровое давление, равное 0,07 кН/м<sup>2</sup>,
- ii) остаточное расстояние безопасности должно быть не менее 100 мм, и
- iii) остаточный надводный борт не должен иметь отрицательное значение.

15a-3.3 Плечо статической остойчивости должно:

- i) достигать наибольшего значения при угле крена 25° или более,
- ii) быть равным не менее 200 мм при угле крена 30° или более,
- iii) быть положительным при угле крена до 60°.

15a-3.4 Площадь под положительной частью диаграммы статической остойчивости должна быть не менее чем:

- i) 0,055 мрад до 30°;
- ii) 0,09 мрад до 40°, или до угла, при котором открытое отверстие достигает поверхности воды и который меньше 40°.

Между

- iii) 30° и 40°, или
- iv) 30° и углом, при котором открытое отверстие достигает поверхности воды и который меньше 40°,

эта площадь не должна быть меньше 0,03 мрад.

#### 15a-4<sup>7</sup> ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ И МЕХАНИЗМАМ

15a-4.1 Как отступление от пунктов 6-1.3 и 9-1.1.2, оборудование должно быть рассчитано на длительный крен до 20°.

15a-4.2 Как отступление от пунктов 15-6.5(i) и 15-6.9(ii), для пассажирских парусных судов длиной менее 25 м компетентный орган<sup>8</sup> может допустить, чтобы ширина в свету коридоров между помещениями и тамбуров сходных трапов составляла менее 800 мм. Однако ширина в свету не должна быть менее 600 мм.

15a-4.3 Как отступление от пункта 15-6.11(i), в отдельных случаях компетентный орган может допустить применение переносных леерных ограждений в районах, где это требуется для управления парусами.

15a-4.4 В значении раздела 15-7 паруса рассматриваются как основной двигатель-движительный комплекс.

15a-4.5 Как отступление от пункта 15-14.5(iii), высота нижней кромки дверного проема может быть уменьшена до 20 см над полом пассажирского помещения. После открывания дверь должна закрываться и запирается автоматически.

<sup>7</sup> Основано на положениях Статьи 15a.04 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>8</sup> Здесь и далее в тексте термин «орган по освидетельствованию судов» заменен термином «компетентный орган», используемым в Резолюции № 61.

15a-4.6 В случае возможности работы двигателя на холостом ходу при ходе судна под парусами элементы двигательного комплекса, которые могут быть при этом повреждены, должны быть защищены от возможных повреждений.

#### 15a-5<sup>9</sup> ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПАРУСНОМУ ВООРУЖЕНИЮ

15a-5.1 Элементы парусного вооружения должны быть устроены таким образом, чтобы предотвратить нежелательный истирание.

15a-5.2 При использовании материалов иных, чем дерево, или для специальных типов рангоута его конструкция должна обеспечивать эквивалентные уровни безопасности, как и при размерах и нормах прочности, указанных в настоящей Главе. В качестве доказательства достаточной прочности

- i) должны быть выполнены расчеты прочности, или
- ii) должно быть представлено подтверждение достаточной прочности признанным классификационным обществом, или
- iii) определение размеров должно быть основано на процедурах, установленных в признанных нормативных документах (например, Миддендорф, Куск-Дженсен).

Это доказательство должно быть представлено компетентному органу.

#### 15a-6<sup>10</sup> ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К РАНГОУТУ

15a-6.1 Все балки рангоута должны быть выполнены из высококачественного материала.

15a-6.2 Рангоутное дерево должно отвечать следующим требованиям:

- i) оно не должно иметь скопления сучков или свилей;
- ii) оно должно быть очищено от заболони в пределах требуемых размеров;
- iii) оно должно быть по возможности прямослойным;
- iv) содержание слоев со свилям должно быть минимальным.

15a-6.3 Если в качестве материала взята высокосортная древесина пич-пайн (смолистой сосны) или орегонской сосны, диаметры, указанные в таблицах, приведенных в разделах 15a-7 – 15a-12, могут быть уменьшены на 5 %.

15a-6.4 Если поперечное сечение рангоутного дерева для мачт, стеньг, реев, гиков и бушпритов не имеет округлой формы, оно должно иметь эквивалентную прочность.

15a-6.5 Стандерсы, степсы мачт и их крепления на палубе, на флорах и форштевне и ахтерштевне должны иметь такую конструкцию, чтобы они воспринимали нагрузки, действующие на них, либо передавали их на другие конструктивные элементы, структурно связанные с ними.

15a-6.6 В зависимости от остойчивости судна и действующих на него внешних сил, а также распределения имеющейся в наличии площади парусов,

<sup>9</sup> Основано на положениях Статьи 15a.05 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>10</sup> Основано на положениях Статьи 15a.06 Директивы 2006/87/ЕС.

на основании размеров, приведенных в разделах 15а–7 – 15а–12, компетентный орган может допустить уменьшение площади поперечного сечения рангоута и, где возможно, такелажа. В этом случае должно быть представлено соответствующее подтверждение в соответствии с пунктом 15а–5.2.

15а–6.7 Если период качки/бортовой качки судна в секундах составляет менее  $\frac{3}{4}$  его ширины в м, размеры, указанные в разделах 15а–7 – 15а–12, должны быть увеличены. В этом случае должно быть представлено соответствующее подтверждение в соответствии с пунктом 15а–5.2.

15а–6.8 В таблицах, приведенных в разделах 15а–7 – 15а–12 и 15а–14, промежуточные величины получают путем интерполяции.

#### 15а–7<sup>11</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К МАЧТАМ

15а–7.1 Деревянные мачты должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

<i>Длина<sup>12</sup></i> <i>(м)</i>	<i>Диаметр на палубе</i> <i>(см)</i>	<i>Диаметр у салинга</i> <i>(см)</i>	<i>Диаметр на эзельгофте</i> <i>(см)</i>
10	20	17	15
11	22	17	15
12	24	19	17
13	26	21	18
14	28	23	19
15	30	25	21
16	32	26	22
17	34	28	23
18	36	29	24
19	39	31	25
20	41	33	26
21	43	34	28
22	44	35	29
23	46	37	30
24	49	39	32
25	51	41	33

Если на мачте находятся два рея, диаметры должны быть увеличены не менее чем на 10 %.

Если на мачте находятся более чем два рея, диаметры должны быть увеличены не менее чем на 15 %.

Если стеньга мачты расположен ниже палубы, диаметр мачты у шпора должен составлять не менее 75 % диаметра мачты на уровне палубы.

15а–7.2 Оснащение мачт, бугели, салинги и эзельгофты должны иметь размеры, достаточные для обеспечения прочности, и надежно закреплены.

<sup>11</sup> Основано на положениях Статьи 15а.07 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>12</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Расстояние между салингом и палубой.

15a–8<sup>13</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СТЕНЫГАМ

15a–8.1 Деревянные стеньги должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

<i>Длина<sup>14</sup></i> (м)	<i>Диаметр у основания</i> (см)	<i>Диаметр на половине длины</i> (см)	<i>Диаметр у крепления<sup>15</sup></i> (см)
4	8	7	6
5	10	9	7
6	13	11	8
7	14	13	10
8	16	15	11
9	18	16	13
10	20	18	15
11	23	20	16
12	25	22	17
13	26	24	18
14	28	25	20
15	31	27	21

Если к стеньге крепятся прямые паруса, размеры, указанные в таблице, должны быть увеличены на 10 %.

15a–8.2 Перекрытие стеньги и мачты должен быть не менее 10-кратного диаметра основания стеньги.

15a–9<sup>16</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БУШПРИТАМ

15a–9.1 Деревянные бушприты должны отвечать следующим минимальным требованиям:

<i>Длина<sup>17</sup></i> (м)	<i>Диаметр у шпора</i> (см)	<i>Диаметр на половине длины</i> (см)
4	14,5	12,5
5	18	16
6	22	19
7	25	23
8	29	25
9	32	29
10	36	32
11	39	35
12	43	39

<sup>13</sup> Основано на положениях Статьи 15a.08 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>14</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Общая длина стеньги без учета топа мачты.

<sup>15</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Диаметр стеньги на уровне крепления топа мачты.

<sup>16</sup> Основано на положениях Статьи 15a.09 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>17</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Общая длина бушприта.

15a–9.2 Длина части бушприта, расположенной в пределах корпуса, должна быть не менее четырехкратного диаметра бушприта у шпора.

15a–9.3 Диаметр нока бушприта должен составлять не менее 60 % диаметра бушприта у шпора.

#### 15a–10<sup>18</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К УТЛЕГАРЯМ

15a–10.1 Деревянные утлегары должны отвечать следующим минимальным требованиям:

<i>Длина<sup>19</sup> (м)</i>	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>Диаметр у основания (см)</i>	7	10	14	17	21	24	28	31	35

15a–10.2 Диаметр нока утлегаря должен составлять не менее 60 % диаметра утлегаря у основания.

#### 15a–11<sup>20</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГИКАМ

15a–11.1 Деревянные гики должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

<i>Длина<sup>21</sup> (м)</i>	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
<i>Диаметр (см)</i>	14	15	16	17	18	20	21	23	24	25	26	27

15a–11.2 Диаметр у оси вертлюга должен составлять не менее 72 % диаметра, указанного в таблице.

15a–11.3 Диаметр у шкотового угла паруса должен составлять не менее 85 % диаметра, указанного в таблице.

15a–11.4 Сечение наибольшего диаметра гика, должно находиться на 2/3 длины гика, считая от мачт.

15a–11.5 В следующих случаях:

- i) если угол между гиком и задней шкаториной менее 65° и гика-шкот прикреплен к его ноку, или
- ii) точка крепления шкота не находится на одном уровне со шкотовым углом паруса,

Компетентный орган, в соответствии с пунктом 15a–5.2, может потребовать увеличения диаметра гика.

15a–11.6 Если площадь парусов менее 50 м<sup>2</sup>, компетентный орган может допустить уменьшение размеров по сравнению с указанными в таблице.

<sup>18</sup> Основано на положениях Статьи 15a.10 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>19</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Общая длина утлегаря.

<sup>20</sup> Основано на положениях Статьи 15a.11 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>21</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Общая длина гика.

15a–12<sup>22</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГАФЕЛЯМ

15a–12.1 Деревянные гафели должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

Длина <sup>23</sup> (м)	4	5	6	7	8	9	10
Диаметр (см)	10	12	14	16	17	18	20

15a–12.2 Свободная длина гафеля не должна превышать 75 % его длины.

15a–12.3 Разрывное усилие анапуть-блока должно превышать не менее чем в 1,2 раза разрывное усилие дирик-фала.

15a–12.4 Верхний угол анапуть-блока не должен превышать 60°.

15a–12.5 Если, в виде отступления от пункта 15a–12.4, верхний угол анапуть-блока составляет более 60°, предел прочности должен быть уточнен с учетом сил, которые могут возникнуть в этом случае.

15a–12.6 Если площадь парусов менее 50 м<sup>2</sup>, компетентный орган может допустить уменьшение размеров по сравнению с указанными в таблице.

15a–13<sup>24</sup> ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СТОЯЧЕМУ И БЕГУЧЕМУ ТАКЕЛАЖУ

15a–13.1 Стоячий и бегучий такелаж должен соответствовать требованиям прочности, изложенным в разделах 15a–14 и 15a–15.

15a–13.2 Соединения тросов могут быть следующей формы:

- i) сплесь,
- ii) обжимное соединение, или
- iii) стяжное соединение.

Сплесени должны быть клетневаны, их концы – отмаркированы.

15a–13.3 Огоны тросов должны быть выполнены с коушами.

15a–13.4 Такелаж должен быть расположен таким образом, чтобы не загоразивать входы и сходные трапы.

15a–14<sup>25</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СТОЯЧЕМУ ТАКЕЛАЖУ

15a–14.1 Фока-штаги и ванты должны отвечать следующим минимальным требованиям:

Длина мачты <sup>26</sup> (м)	11	12	13	14	15	16	17	18
Предел прочности фока-штага (кН)	160	172	185	200	220	244	269	294
Предел прочности вант (кН)	355	415	450	485	525	540	630	720
Количество тросов и канатов вантов с одного борта	3	3	3	3	3	3	4	4

<sup>22</sup> Основано на положениях Статьи 15a.12 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>23</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Общая длина гафеля.

<sup>24</sup> Основано на положениях Статьи 15a.13 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>25</sup> Основано на положениях Статьи 15a.14 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>26</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Расстояние от топа или салинга до палубы.



15a–14.2 Бакштаги, стеньги, кливер-леера, утлегары и ванты бушприта должны отвечать следующим минимальным требованиям:

<i>Длина мачты<sup>27</sup> (м)</i>	<i>&lt;13</i>	<i>13–18</i>	<i>&gt;18</i>
Предел прочности бакштага (кН)	89	119	159
Предел прочности стеньги (кН)	89	119	159
Длина стеньги (м)	<6	6–8	>8
Предел прочности кливер-леера (кН)	58	89	119
Длина утлегаря (м)	<5	5–7	>7
Предел прочности вант бушприта (кН)	58	89	119

15a–14.3 Наиболее предпочтительная конструкция троса – стальной трос 6 × 7 FE для класса прочности 1550 Н/мм<sup>2</sup>. Как вариант, для того же класса прочности может применяться метод конструкции 6 × 36 SE или 6 × 19 FE. По причине большей гибкости конструкции 6 × 19 значения предела прочности, указанные в таблице, должны быть увеличены на 10 %. Применение тросов иной конструкции допускается при условии, что они имеют аналогичные свойства.

15a–14.4 При применении пруткового такелажа допускаемые пределы прочности, указанные в таблице, должны быть увеличены на 30 %.

15a–14.5 Для такелажа могут применяться только одобренные вилки, проушины и болты (шплинты).

15a–14.6 Должна быть предусмотрена возможность надежной фиксации шплинтов, вилок, проушин и талрепов.

15a–14.7 Предел прочности ватерштага должен не менее чем в 1,2 раза превышать предел прочности штага и кливер-леера.

15a–14.8 Для судов с водоизмещением менее 30 м<sup>3</sup> компетентный орган может допустить уменьшение пределов прочности в соответствии со следующей таблицей:

<i>Отношение водоизмещения к количеству мачт (м<sup>3</sup>)</i>	<i>Уменьшение (%)</i>
>20 до 30	20
10 до 20	35
< 10	60

<sup>27</sup> Предлагается добавить здесь ссылку следующего содержания: Расстояние от топа или салинга до палубы.

15a–15<sup>28</sup> СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БЕГУЧЕМУ ТАКЕЛАЗУ

15a–15.1 Для бегучего такелажа должны применяться канаты из растительного или синтетического волокна или стальные тросы. Минимальный предел прочности на растяжение и диаметр бегучего такелажа в зависимости от площади парусов должен отвечать следующим минимальным требованиям:

<i>Тип бегучего такелажа</i>	<i>Материал троса/каната</i>	<i>Площадь парусов (м<sup>2</sup>)</i>	<i>Минимальный предел прочности на растяжение (кН)</i>	<i>Диаметр троса/каната (мм)</i>
Стаксель-фалы	Стальная проволока	до 35	20	6
		> 35	38	8
	Волокно (полипропилен-ПП)	Диаметр каната – не менее 14 мм и один канатный блок на каждые 25 м <sup>2</sup> или каждую из частей		
гафельгардели		до 50	20	6
топсельные фалы	Стальная проволока	> 50 до 80	30	8
		> 80 до 120	60	10
	Волокно (ПП)	Диаметр каната – не менее 18 мм и один канатный блок на каждые 30 м <sup>2</sup> или каждую из частей		
Стаксель-шкоты	Волокно (ПП)	до 40	14	
		> 40	18	
	При площади парусов более 30 м <sup>2</sup> шкот должен иметь форму талей или быть пригодным для использования с помощью лебедки			
Гафельные / марса-шкоты (брасы)	Стальная проволока	< 100	60	10
		100–150	85	12
		> 150	116	14
	Волокно (ПП)	Для топсель-шкотов необходимо использование гибких соединительных элементов Диаметр каната – не менее 18 мм и не менее трех канатных блоков. При площади парусов более 60 м <sup>2</sup> – один канатный блок на каждые 20 м <sup>2</sup>		

15a–15.2 Бегучий такелаж, входящий в состав стоячего такелажа, должен иметь предел прочности, соответствующий пределу прочности соответствующих штага или ванты.

15a–15.3 При использовании материалов иных, чем указано в пункте 15a–15.1, должны быть соблюдены прочностные характеристики, приведенные в таблице пункта 15a–15.1.

Применение канатов с волокнами из полиэтилена не допускается.

<sup>28</sup> Основано на положениях Статьи 15a.15 Директивы 2006/87/ЕС.

15a–16<sup>29</sup> ОСНАСТКА И ЭЛЕМЕНТЫ ТАКЕЛАЖА

15a–16.1 При использовании стальных тросов или канатов из синтетического волокна диаметры канатных шкивов (измеренные между центрами канатов) должны отвечать следующим минимальным требованиям:

<i>Стальная проволока (мм)</i>	6	7	8	9	10	11	12
<i>Синтетическое волокно (мм)</i>	16	18	20	22	24	26	28
<i>Канатный шкив (мм)</i>	100	110	120	130	145	155	165

15a–16.2 В виде отступления от пункта 15a–16.1 диаметр канатных шкивов может быть равен шестикратному диаметру стальной проволоки при условии, что стальная проволока не перемещается по шкивам постоянно.

15a–16.3 Предел прочности на растяжение оснастки (т. е. вилок, проушин, талрепов, люверсов, болтов, колец и такелажных скоб) должен соответствовать разрывной прочности стоячего или бегучего такелажа, соединенного с ними.

15a–16.4 Крепления штагов и путенс-вант должны быть спроектированы так, чтобы выдерживать нагрузки, которым они подвергаются.

15a–16.5 К каждому обуху может быть прикреплена только одна скоба с соответствующими штагом или вантой.

15a–16.6 Блоки фалов и топенантов должны надежно крепиться к мачте, а вращающиеся анапуть-блоки, используемые для этих целей, должны находиться в хорошем состоянии.

15a–16.7 Крепления рым-болтов, стопоров, кофель-нагелей и кофельных планок должны быть спроектированы так, чтобы выдерживать нагрузки, которым они подвергаются.

15a–17<sup>30</sup> ПАРУСА

15a–17.1 Должна быть обеспечена возможность несложной, быстрой и безопасной уборки парусов.

15a–17.2 Площадь парусов должна соответствовать типу судна и его водоизмещению.

15a–18<sup>31</sup> ОБОРУДОВАНИЕ

15a–18.1 Суда, оснащенные утлегарем или бушпритом, должны быть оборудованы страховочной сеткой, а также достаточным количеством устройств для ее крепления и натяжения.

15a–18.2 Оборудование, указанное в пункте 15a–18.1, может не предусматриваться, если утлегарь или бушприт оснащены страховочным леером и пертами для возможности крепления страховочного снаряжения, используемого на судне.

15a–18.3 Для такелажных работ должна быть предусмотрена беседка.

<sup>29</sup> Основано на положениях Статьи 15a.16 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>30</sup> Основано на положениях Статьи 15a.17 Директивы 2006/87/ЕС.

<sup>31</sup> Основано на положениях Статьи 15a.18 Директивы 2006/87/ЕС.

15a–19<sup>32</sup> ИСПЫТАНИЯ

15a–19.1 Такелаж должен подвергаться испытаниям компетентным органом каждые 2,5 года. В объем испытаний должно входить, как минимум, следующее:

- i) паруса, включая шкаторины/ликтросы, шкотовые углы/кольца и риф-кренгельсы;
- ii) состояние мачт и прочего рангоута;
- iii) состояние стоячего и бегучего такелажа вместе с тросовыми соединениями;
- iv) устройства для быстрого и безопасного взятия рифов;
- v) надежность крепления блоков фалов и топенантов;
- vi) крепление стандарсов и других точек крепления стоячего и бегучего такелажа, присоединенных к судну;
- vii) лебедки для парусов;
- viii) другие устройства для хода под парусами, такие, как шверты и приспособления для работы с ними;
- ix) принятые меры для предотвращения истирания рангоута, стоячего и бегучего такелажа и парусов;
- x) оборудование в соответствии с разделом 15a–18.

15a–19.2 Участок деревянной мачты, проходящий через палубу и расположенный под ней, должен подвергаться проверке через промежутки времени, установленные компетентным органом, но не реже чем при каждом периодическом освидетельствовании в соответствии с разделом 2–4. Для этого мачта должна демонтироваться.

15a–19.3 На судне должен иметься акт последнего проведенного освидетельствования, проведенного в соответствии с пунктом 15a–19.1, выданный компетентным органом, с подписью и указанием даты освидетельствования.

---

<sup>32</sup> Основано на положениях Статьи 15a.19 Директивы 2006/87/ЕС.