



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2003/4  
13 December 2002

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по унификации технических предписаний  
и правил безопасности на внутренних водных путях  
(Двадцать пятая сессия, 19-21 марта 2003 года,  
пункт 3 повестки дня)

**ПОПРАВКИ К РЕКОМЕНДАЦИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ  
ПРЕДПИСАНИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО  
ПЛАВАНИЯ**

**(приложение к пересмотренной резолюции № 17)**

Передано Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР)

Примечание: Ниже секретариат воспроизводит предложение ЦКСР по высокоскоростным судам, которое было подготовлено Центральной комиссией на основе Международного кодекса безопасности высокоскоростных судов (Кодекса ВС-2000) Международной морской организации (ИМО). Те предписания Кодекса ВС, которые касаются только морских судов и не считаются необходимыми для применения в отношении судов внутреннего плавания, воспроизведены не были. Прилагаемую главу 22-тер ПОСР предполагается дополнить директивой для комиссий по освидетельствованию, содержащей инструкции, касающиеся остойчивости и маневренности.

1. В статью 1.01 после пункта 20 включен пункт 20-бис следующего содержания:

"20-бис "высокоскоростное судно" означает моторное судно, способное развивать скорость свыше 40 км/ч по отношению к поверхности воды".

2. В часть II добавлена глава 22-тер следующего содержания:

### **"ГЛАВА 22-тер**

#### **СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ВЫСОКОСКОРОСТНЫМ СУДАМ**

##### **Статья 22-тер.01**

###### *Общие положения*

1. Высокоскоростные суда не должны изготавливаться как пассажирские классные суда.
2. На борту высокоскоростных судов запрещается устанавливать следующее:
  - a) приборы с фитильными горелками, упомянутые в статье 13.02<sup>1</sup>;
  - b) печи с испарительными горелками, упомянутые в статьях 13.03 и 13.04;
  - c) отопительное оборудование, работающее на твердом топливе, которое упомянуто в статье 13.07;
  - d) установки, работающие на сжиженном газе, которые упомянуты в главе 14<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/1998/5/Add.1. Аналогичные положения использованы в пункте 17-5.1 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131).

<sup>2</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Аналогичные положения использованы в главе 9 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131). Обновленный вариант этой главы, который в предварительном порядке был одобрен Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3), содержится в документе TRANS/SC.3/2000/1/Add.1.

## Статья 22-тер.02

### *Применение части I*

1. В добавление к положениям статьи 2.03<sup>3</sup> высокоскоростные суда должны строиться согласно соответствующему классу и под наблюдением уполномоченного классификационного общества, использующего специальные правила, предназначенные для высокоскоростных судов, в соответствии с его классификационными предписаниями. Класс должен сохраняться.
2. В отступление от статьи 2.06, срок действия удостоверений об освидетельствовании, выдаваемых в соответствии с положениями настоящей главы, составляет не более пяти лет.

## Статья 22-тер.03

### *Применение части II*

1. Без ущерба для пункта 2 и статьи 22-тер.02, пункт 2, главы 3-15<sup>4</sup> применяются к высокоскоростным судам, за исключением следующих положений:
  - а) статья 3.04, пункт 6, подпункт 2<sup>5</sup>;

---

<sup>3</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/R.53/Add.4. Аналогичные положения используются в главе 1-бис приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104/Add.4).

<sup>4</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/1998/5 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.99 и Add.1. Аналогичные положения использованы в главах 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 15 и 17 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131). В приложении отсутствуют положения, аналогичные положениям главы 5 "Маневренность" Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР). Вместе с тем существует проект главы X "Маневренность" приложения, приведенный в документе TRANS/SC.3/2003/2, который представлен на рассмотрение Рабочей группе SC.3/WP.3.

<sup>5</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.1. Аналогичные положения использованы в пунктах 12-2.1.2 и 12-2.2.2 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131). Обновленный вариант главы 12 приложения в том виде, в каком он был в предварительном порядке одобрен Рабочей группой SC.3, приведен в документе TRANS/SC.3/2000/1/Add.1.

- b) статья 8.06, пункт 2, второе предложение<sup>6</sup>;
  - c) статья 11.02, пункт 4, второе и третье предложения<sup>7</sup>;
  - d) статья 12.02, пункт 4, второе предложение<sup>8</sup>;
  - e) статья 15.07, пункт 2 b), подпункт 2, третье предложение<sup>9</sup>.
2. В отступление от статьи 15.03, пункт 3<sup>10</sup>, должна быть обеспечена возможность дистанционного управления всеми дверями переборок.
3. Помимо требований, предусмотренных в части II, высокоскоростные суда должны отвечать требованиям статей 22-тер.04 – 22-тер.12.

---

<sup>6</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. Аналогичное положение использовано в пункте 4-2.3.2 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131). Обновленный вариант этого положения приложения в том виде, в каком он был в предварительном порядке одобрен Рабочей группой SC.3, содержится в пункте 5-6.2 документа TRANS/SC.3/2000/1.

<sup>7</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. Аналогичные положения использованы в пункте 2-2.1 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131). Обновленный вариант этих положений приложения содержится в пункте Z-2.4 (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1), представленном на рассмотрение Рабочей группе SC.3/WP.3.

<sup>8</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. В приложении к пересмотренной резолюции № 17 идентичных положений нет (см. пункты 12-2.1.1 и 12-2.2.1 в TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131). Обновленный вариант главы 12 в том виде, в каком он был в предварительном порядке одобрен Рабочей группой SC.3 (см. TRANS/SC.3/2000/1/Add.1), содержит - в пункте 12-2.2 - положения, которые идентичны положениям статьи 12.02.4 ПОСР.

<sup>9</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/1998/5/Add.1. Аналогичные положения использованы в пункте 15-8.1.3 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131).

<sup>10</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. Аналогичные положения использованы в пункте 15-4.3.2 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131).

#### **Статья 22-тер.04**

##### *Сиденья и ремни безопасности*

Сиденья должны быть предусмотрены для максимально допустимого числа лиц, которые могут находиться на борту. Сиденья должны быть во всех случаях оборудованы ремнями безопасности. Предписание о ремнях безопасности является факультативным при наличии надлежащей защиты от удара либо если они не требуются в соответствии с частью 6 главы 4 Кодекса ВС-2000.

#### **Статья 22-тер.05**

##### *Надводный борт*

В отступление от статей 4.02 и 4.03<sup>11</sup>, надводный борт должен составлять минимум 500 мм.

#### **Статья 22-тер.06**

##### *Плавучесть, остойчивость и деление на отсеки*

Что касается высокоскоростных судов, то должно быть предоставлено достаточное доказательство в отношении:

- a) характеристик плавучести и остойчивости, обеспечивающих безопасность при эксплуатации судна в процессе плавания в водоизмещающем режиме как в неповрежденном состоянии, так и при наличии течи,
- b) характеристик остойчивости и систем стабилизации, обеспечивающих безопасность при эксплуатации судна в неводоизмещающем режиме и в переходном режиме,

---

<sup>11</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. Аналогичные положения использованы в пунктах 3-5.2.5 и 3-5.2.7 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131). Обновленный вариант главы 3 в том виде, в каком он был в предварительном порядке одобрен Рабочей группой SC.3 (см. TRANS/SC.3/2000/1 и Согр.1), содержит - в пункте 3-4.4 - положения, которые идентичны положениям статей 4.02 и 4.03 ПОСР.

- с) характеристик остойчивости в процессе эксплуатации в неводоизмещающем режиме и в переходном режиме, обеспечивающих безопасный переход судна в водоизмещающий режим в случае любой неисправности в системе.

## **Статья 22-тер.07**

### *Рулевая рубка*

#### 1. Устройство:

- а) В отступление от статьи 7.01, пункт 1<sup>12</sup>, рулевая рубка должна быть оборудована таким образом, чтобы рулевой и второй член экипажа могли в любой момент выполнить свою задачу в процессе движения судна.
- б) Рулевая рубка должна быть оборудована таким образом, чтобы лица, упомянутые в подпункте а) выше, могли использовать ее в качестве своего рабочего места. Оборудование, предназначенное для целей навигации, маневрирования, наблюдения и передачи информации, а также другие приборы, имеющие важное значение для функционирования судна, должны располагаться достаточно близко друг от друга, с тем чтобы второй член экипажа мог в положении сидя получать необходимую информацию и при необходимости вмешиваться в работу оборудования и устройств управления. Во всех случаях применяются следующие требования:
  - аа) пост управления рулем должен быть оборудован таким образом, чтобы судном мог управлять один человек с использованием радиолокационной установки;
  - bb) второй член экипажа на своем рабочем месте должен использовать собственный радиолокационный дисплей (в качестве подчиненной

---

<sup>12</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Идентичных положений нет ни в главе 10 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131), ни в проекте обновленного варианта этой главы (см. главу 10B в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/3), представленном на рассмотрение Рабочей группе SC.3/WP.3.

системы) и должен быть в состоянии вмешиваться в процесс передачи информации и движения судна.

- с) Лица, указанные в пункте а), должны быть в состоянии без каких-либо затруднений, в том числе после надлежащего пристегивания ремней безопасности, управлять оборудованием, упомянутым в пункте b).

## 2. Беспрепятственный обзор

- а) В отступление от статьи 7.02, пункт 2<sup>13</sup>, в положении сидя и независимо от нагрузки зона отсутствия видимости прямо по носу судна не должна превышать длины судна.
- б) В отступление от статьи 7.02, пункт 3<sup>14</sup>, суммарный теневой сектор от положения прямо по носу до 22,5° позади траверза каждого борта не должен превышать 20°. Ни один из теневых секторов не должен превышать 5°. Сектор беспрепятственного обзора между теневыми секторами должен быть не менее 10°.

## 3. Инструменты

Щиты с инструментами, предназначенными для контроля и наблюдения за оборудованием, упомянутым в статье 22b.11, должны устанавливаться в рулевой рубке отдельно в четко обозначенном месте. При необходимости это касается также оборудования, предназначенного для спуска на воду коллективных спасательных средств.

---

<sup>13</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Аналогичные положения, использованы в пункте 10-13.3 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131), а также в проекте обновленного варианта главы 10 приложения (см. пункт 10B-2.3 в TRANS/SC.3/WP.3/2003/3), представленном на рассмотрение Рабочей группе SC.3/WP.3.

<sup>14</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Аналогичные положения, использованы в пункте 10-13.2 приложения к пересмотренной резолюции № 17 (TRANS/SC.3/104 и TRANS/SC.3/131), а также в проекте обновленного варианта главы 10 приложения (см. пункт 10B-2.2 в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/3), представленном на рассмотрение Рабочей группе SC.3/WP.3.

4. Освещение

Зоны или части оборудования, подлежащие освещению в процессе эксплуатации, должны освещаться красным светом.

5. Окна

Нельзя допускать отражений. Должно быть предусмотрено оборудование, предназначенное для недопущения ослепления солнцем.

6. Поверхностные материалы

Нельзя допускать отражений на поверхностных материалах, используемых в рулевой рубке.

**Статья 22-тер.08**

*Дополнительное оборудование*

На высокоскоростных судах должно находиться следующее оборудование:

- a) радиолокационная установка и указатель скорости циркуляции в соответствии со статьей 7.06, пункт 1<sup>15</sup>,
- b) индивидуальные спасательные средства, соответствующие европейскому стандарту EN 395 : 1998, для максимально допустимого числа лиц, которые могут находиться на борту.

---

<sup>15</sup> В приложении к пересмотренной резолюции № 17 не использовано ни одного аналогичного положения. Такое положение использовано в проекте обновленного варианта главы 10 приложения (см. пункты 10В-4.1 и 10В-4.11 в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/3), представленном на рассмотрение Рабочей группе SC.3/WP.3.



## **Статья 22-тер.09**

### *Закрытые секторы*

#### 1. Общие положения

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

#### 2. Связь:

- a) для информирования о мерах безопасности все пассажирские суда должны быть оборудованы звуковыми и визуальными устройствами, которые должны быть видимы и слышимы для всех пассажиров;
- b) упомянутые в пункте a) выше устройства должны быть такими, чтобы судоводитель мог инструктировать пассажиров;
- c) поблизости от сиденья каждого пассажира должны быть предусмотрены инструкции о поведении в экстренных ситуациях, в частности, с общим планом судна, на котором должны быть обозначены все выходы, пути эвакуации, спасательное оборудование и спасательные средства, а также с указаниями, касающимися пользования спасательными жилетами.

## **Статья 22-тер.10**

### *Выходы и пути эвакуации*

Эвакуационные и спасательные пути должны отвечать следующим требованиям:

- a) должен обеспечиваться удобный, безопасный и быстрый проход с поста управления в общественные места и жилые помещения;
- b) пути эвакуации, ведущие к аварийным выходам, должны иметь хорошо заметную и долговечную маркировку;

- c) все скрытые выходы должны быть достаточным образом обозначены. Средства управления дверями должны быть хорошо видимыми как снаружи, так и изнутри;
- d) пути эвакуации и аварийные выходы должны быть оснащены надлежащей системой обеспечения аварийной защиты;
- e) около выходов должно быть предусмотрено достаточное место для одного члена экипажа.

### **Статья 22-тер.11**

#### *Защита от пожара и борьба с пожаром*

1. Общие коридоры, места и жилые помещения, а также камбузы и машинные отделения должны быть оборудованы эффективной системой обнаружения пожара. Наличие пожара, а также его местоположение должны автоматически указываться в том месте, где постоянно находятся члены команды судна.
2. Машинные отделения должны быть оснащены стационарными установками пожаротушения в соответствии со статьей 10.03-тер<sup>16</sup>.
3. Отделения и жилые помещения, а также пути эвакуации из них должны быть оснащены установкой распыления воды под давлением в соответствии со статьей 10.03-бис. Должна быть обеспечена возможность быстрого сброса воды, используемой для тушения пожара, непосредственно наружу.

### **Статья 22-тер.12**

#### *Переходные предписания*

Высокоскоростные суда, указанные в статье 1.01, пункт 20-бис, в отношении которых выдан действительный по состоянию на 1 апреля 2003 года документ

---

<sup>16</sup> См. TRANS/SC.3/WP.3/2002/7. В главе 12 приложения к пересмотренной резолюции № 17 не используется никаких аналогичных положений в отношении судов, осуществляющих плавание в зоне 3.

об освидетельствовании, должны полностью соответствовать указанным ниже предписаниям настоящей главы:

- a) в случае продления срока действия документа об освидетельствовании:  
  
статьи 22-тер.01; 22-тер.04; 22-тер.08; 22-тер.09; 22-тер.10; 22-тер.11,  
пункт 1;
- b) по состоянию на 1 апреля 2013 года:  
  
статья 22-тер.07, пункты 1, 3, 4, 5 и 6;
- c) по состоянию на 1 января 2023 года:  
  
остальные предписания".

-----