



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 b) предварительной повестки дня

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

Поправки к главе 4 «Расстояние безопасности, надводный габарит и марки осадок»

Предоставлено Группы экспертов-добровольцев по Резолюции № 61¹

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 поправок к главе 4, 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).

¹ Данный документ предоставлен согласно ожидаемым результатам и деятельности, изложенным в пункте 1B(c) 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 1B(c) 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. Жирным шрифтом выделены предлагаемые добавления к существующим текстам. Зачеркиванием выделен текст, подлежащий исключению.

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

II. Проект предложения о поправках к главе 4 «Расстояние безопасности, надводный габарит и марки осадок»

4. Предлагается *изменить* содержание Главы 4 следующим образом:

4-1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4-1.1 В настоящей главе регламентирована наименьшая высота надводного борта судов внутреннего плавания. Она содержит также требования к нанесению грузовой марки **и марок осадок**.

4-1.2 В настоящей главе предполагается, что род и размещение груза, балласта и т.д. обеспечивают достаточную остойчивость судна и не вызывают в его конструкциях чрезмерных напряжений.

4-1.3 Надводные борта в соответствии с настоящей главой назначаются исходя из предположения, что, во-первых, судоходство будет приостанавливаться, когда погодные условия таковы, что возникает опасность превышения предельной высоты волн, характеризующей зону или зоны, для плавания в которых предназначено судно, и, во-вторых, что при этих условиях суда, находящиеся в пути, будут направляться в убежища в возможно более короткие сроки.

4-1.4 Администрация может считать достаточным, если судно построено и содержится в соответствии с правилами признанного классификационного общества.

4-2 ТИПЫ СУДОВ

Для целей настоящей главы суда разделяются на три типа:

- i) ~~Тип А~~ – палубные суда ;
- ii) ~~Тип В~~ – наливные суда ;
- iii) ~~Тип С~~ – открытые суда.

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

~~Тип В~~: Наливные и приравненные к ним суда. Эти суда имеют только отверстия небольшого размера для доступа к цистернам, причем эти отверстия закрываются стальными или равноценными закрытиями, оснащенными водоне-

проницаемыми прокладками. Такие суда должны иметь следующие характеристики:

- i) весьма высокая степень водонепроницаемости открытой палубы и ;
- ii) весьма высокая степень непотопляемости благодаря низкой проницаемости заполненных грузовых отсеков и общепринятому фактору деления на отсеки.

~~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.

4.3 ПРИМЕНЕНИЕ И ОТСТУПЛЕНИЯ

~~4.3.1 Плоскость максимальной осадки определяется таким образом, чтобы выполнялись требования как в отношении надводного борта, так и в отношении расстояния безопасности. Однако по соображениям безопасности Администрацией может быть установлена большая величина надводного борта.~~

~~4.3.2 Судам, конструктивные особенности которых делают применение положений настоящей главы нецелесообразным или практически невозможным, назначаются надводные борта, определяемые Администрацией таким образом, чтобы условия безопасности были эквивалентны предписанным в настоящей главе.~~

~~4.3.3 Для зоны 1 могут допускаться отступления от этих требований при назначении высоты надводного борта в отношении судов, которым назначен надводный борт больше минимального, при условии, что Администрация будет удовлетворена предусмотренными условиями безопасности.~~

4.4 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЫСОТЫ НАДВОДНОГО БОРТА

4.4.1 Общие положения

4.4.1.1 Палубная линия

~~Палубной линией является верхняя кромка горизонтального прямоугольника длиной 300 мм и шириной 25 мм. Этот прямоугольник наносится на миделе с каждого борта судна, и его верхняя кромка должна, как правило, проходить через точку, в которой продолженная наружу верхняя поверхность палубы надводного борта пересекается с наружной поверхностью обшивки судна на миделе. Однако палубная линия может быть нанесена на другой высоте при условии, что надводный борт будет соответственно откорректирован.~~

4-3 МАРКИ ОСАДОК И ГРУЗОВАЯ МАРКА

4-3.1 Плоскость максимальной осадки определяется таким образом, чтобы одновременно соблюдались предписания в отношении минимального надводного борта и минимального расстояния безопасности. Однако по соображениям безопасности компетентный орган может установить большее значение расстояния безопасности или надводного борта. Плоскость максимальной осадки должна быть определена, как минимум, для зоны 3².

² Основано на положениях Статьи 4.04(1) Директивы 2006/87/ЕС. Здесь и далее в тексте термин «орган по освидетельствованию судов» заменен термином «компетентный орган», используемым в Резолюции № 61.

4-3.2 Плоскость максимальной осадки обозначается с помощью хорошо видимых и нестираемых марок осадок³.

4-3.3 Суда должны иметь по меньшей мере три пары марок осадок, одна из которых располагается в центре, а две другие – соответственно на расстоянии, равном приблизительно одной шестой длины судна, от носовой и кормовой оконечностей. Вместе с тем:

i) на судах длиной менее 40 м могут наноситься только две пары марок осадок, которые наносятся соответственно на расстоянии, равном одной четвертой длины судна, от носовой и кормовой оконечностей;

ii) на судах, которые не предназначены для перевозки грузов, может наноситься только одна пара марок осадок приблизительно на середине длины судна⁴.

4-3.4 Марки осадок для зоны 3 представляют собой прямоугольник длиной 300 мм и высотой 40 мм с горизонтальным основанием, совпадающим с плоскостью допускаемой максимальной осадки. Такой прямоугольник является обязательным элементом иных марок осадки⁵.

4-3.5 Марки или обозначения, которые в результате следующего освидетельствования признаются недействительными, должны быть удалены или обозначены как недействительные под наблюдением компетентного органа. Марка осадки может быть заменена лишь под надзором компетентного органа⁶.

4-3.6 Если обмер судна проводится в соответствии с Конвенцией об обмере судов внутреннего плавания 1966 г. и плоскость марок обмера соответствует предписаниям настоящей Резолюции, марки обмера наносятся вместо марок осадки; в судовое свидетельство при этом вносится соответствующая отметка⁷.

4-3.7 Для судов, эксплуатируемых в зонах, иных чем зона 3 (зоны 1, 2 или 4⁸) дополнительно к носовым и кормовым маркам осадки, предусмотренным в пункте 4-3.3, наносится вертикальная линия, на которую наносятся одна или, в случае нескольких зон, несколько дополнительных марок осадки в виде линий длиной 150 мм в направлении к носу судна в дополнение к марке осадки для зоны 3⁹.

Толщина данных вертикальной и горизонтальной линий должна составлять 30 мм. В дополнение к марке осадки в направлении к носу судна

³ Основано на положениях Статьи 4.04(2) Директивы 2006/87/ЕС.

⁴ Основано на положениях Статьи 4.04(4) Директивы 2006/87/ЕС.

⁵ Основано на положениях Статьи 4.04(3) Директивы 2006/87/ЕС.

⁶ Основано на положениях Статьи 4.04(5) Директивы 2006/87/ЕС. Вместо предложения «Если марка осадки почти полностью стерлась, то она может быть заменена лишь под надзором компетентного органа» предлагается использовать предложение «Марка осадки может быть заменена лишь под надзором компетентного органа».

⁷ Основано на положениях Статьи 4.04(6) Директивы 2006/87/ЕС.

⁸ Настоящая ссылка на зону 4 подразумевает все водные пути, не относящиеся к зонам 1, 2 и 3, с учетом пункта 1-1.5 настоящих Рекомендаций.

⁹ Основано на положениях Статьи 4.04(7), абзац первый, Директивы 2006/87/ЕС.

указываются соответствующие номера зон в виде цифр размерами 60 мм в высоту и 40 мм в ширину (см. рис.4–3.7)¹⁰.

Нижняя кромка каждой линии надводного борта марки осадки должна соответствовать надводному борту, установленному для соответствующей зоны плавания плоскости максимальной допускаемой осадки, установленной для соответствующей зоны плавания¹¹.

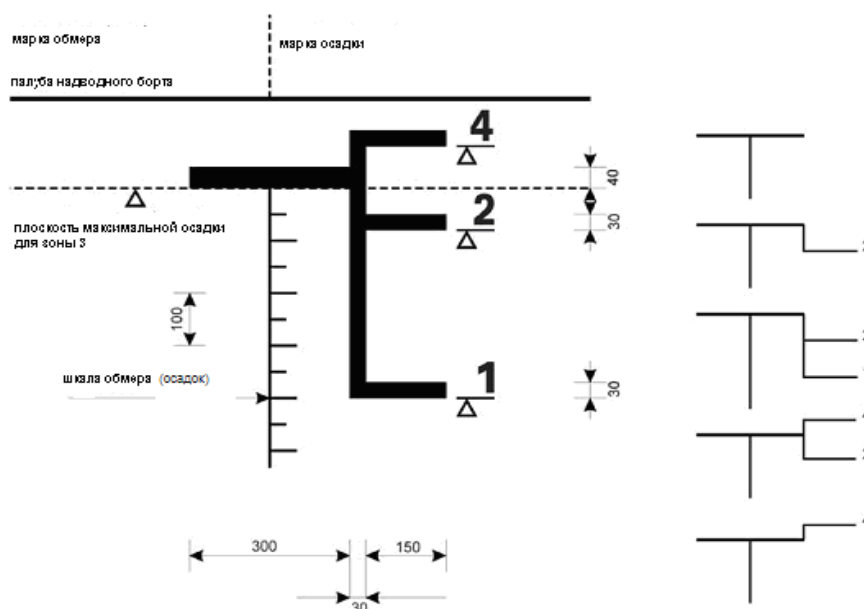


Рис. 4–3.7 Шкала обмера/осадок

4.4.1.2 Грузовая марка

4.4.1.2 4–3.8 Грузовая марка судов, предназначенных для зоны 3, состоит из горизонтальной полосы длиной 300 мм и шириной 40 мм. Марка обмера/осадок для зон 1 и 2, расположенная на миделе, может быть заменена грузовой маркой.

Грузовая марка для зоны 1 и 2 состоит из кольца, пересеченного по центру горизонтальной линией, с дополнительными линиями надводного борта в случае необходимости.

Ширина кольца и всех прочих линий грузовой марки – 30 мм, наружный диаметр кольца – 200 мм, длина горизонтальной линии, пересекающей кольцо – 300 мм, и размеры цифр, указывающих зоны, составляют 60 x 40 мм (рис. 4–3.8).

¹⁰ Основано на положениях Статьи 4.04(7), абзац второй, Директивы 2006/87/ЕС.

¹¹ Основано на положениях пункта 4-4.1.2, абзац шестой, резолюции.

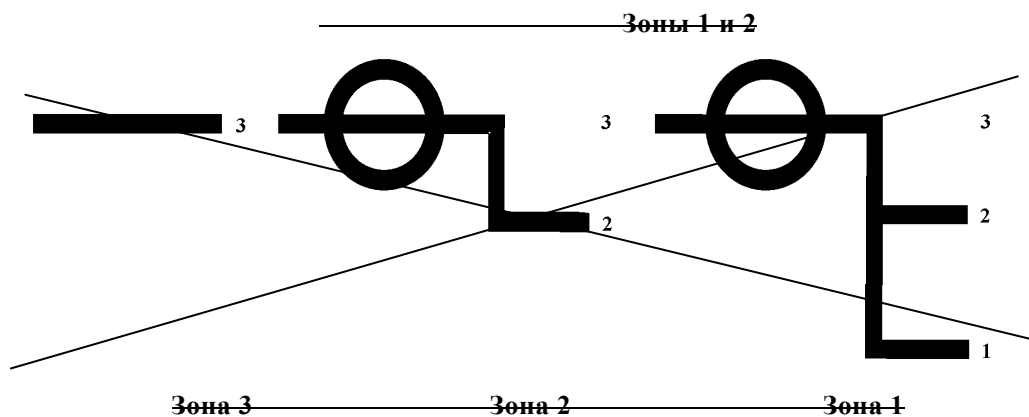


Рис 4

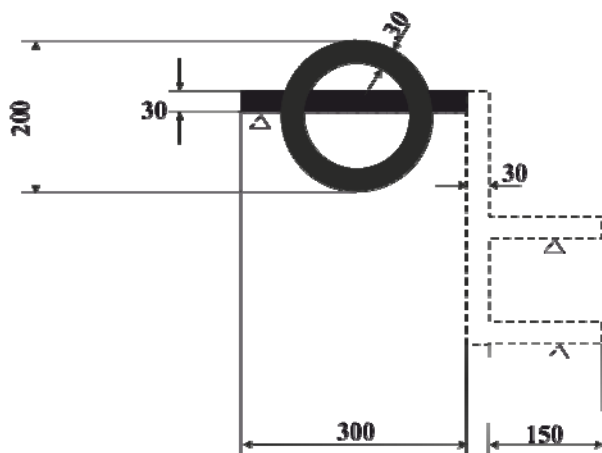


Рис. 4–3.8 Грузовая марка

Центр кольца должен находиться на миделе судна. Горизонтальная линия, пересекающая кольцо, нижней своей кромкой должна проходить через его центр и являться линией надводного борта.

Если судно предназначено для судоходства в различных зонах плавания, то в направлении носа от центра кольца наносятся вертикальная черта и дополнительные линии надводного борта длиной 150 мм.

~~Нижняя кромка каждой линии надводного борта должна соответствовать надводному борту, установленному для соответствующей зоны плавания.¹²~~

~~Если судно обмеряется в соответствии с Конвенцией об обмере судов внутреннего плавания, то дополнительно к грузовой марке на него должна наноситься марка обмера согласно указаниям этой Конвенции.~~

~~Допускается совмещение грузовой марки и марки обмера. В таком случае ширина прямоугольника грузовой марки (в случае нескольких линий надводного борта — ширина верхней линии) должна составлять 40 мм.~~

4–3.9 Палубная линия и грузовая марка

Палубной линией является верхняя кромка горизонтального прямоугольника длиной 300 мм и шириной 25 мм. В случае если марка обмера/осадок,

¹² Перенесено в третий абзац нового пункта 4–3.7.

расположенная на миделе, заменена грузовой маркой, палубная линия должна быть обозначена верхней кромкой горизонтального прямоугольника длиной 300 мм и шириной 25 мм. Этот прямоугольник наносится на миделе с каждого борта судна, и его верхняя кромка должна, как правило, проходить через точку, в которой продолженная наружу верхняя поверхность палубы надводного борта пересекается с наружной поверхностью обшивки судна на миделе. Однако палубная линия может быть нанесена на другой высоте при условии, что надводный борт будет соответственно откорректирован. **Расстояние между палубной линией и грузовой маркой представляет собой высоту надводного борта в соответствии с разделом 4-4.1¹³.**

4-4 НАДВОДНЫЙ БОРТ

4-4.2 4-4.1 Наименьший надводный борт в зонах 1 и 2

4-4.2.1 4-4.1.1 Наименьшая высота надводного борта (F) палубных судов типа А

Длина судна, м	Наименьшая высота надводного борта (F), мм	
	Зона 1	Зона 2
≤ 30	250	250
40	340	300
50	440	340
≥ 60	570	340
70	570	340
≥ 80	570	340

Примечание: Здесь и во всех последующих таблицах для промежуточных значений длины судна наименьшую высоту надводного борта следует определять линейной интерполяцией.

4-4.2.2 4-4.1.2 Наименьшая высота надводного борта (F) наливных судов и судов-площадок ~~типа В~~

Длина судна, м	Наименьшая высота надводного борта (F), мм	
	Зона 1	Зона 2
≤ 30	180	160
40	250	220
50	330	220
≥ 60	420	220
70	420	220
≥ 80	420	220

¹³ Основано на положениях пункта 4-4.1.1 резолюции. При одобрении этой поправки нужно будет исправить соответствующим образом ссылку на пункт 4-4.1.1 в определении «Надводного борта» в Главе 1 «Общие положения», пункт 49.

~~4-4.2.3~~ — Наименьшую высоту надводного борта судов-площадок следует устанавливать по нормам, предусмотренным для судов типа В.

~~4-4.2.4~~ **4-4.1.3** Наименьшая высота надводного борта **открытых** судов ~~типа С независимо от их длины~~ должна быть не менее:

- для зоны 1 – 1 000 мм
- зоны 2 – 600 мм.

Кроме того, суммарная высота надводного борта и комингса для этих судов должна быть не менее:

- для зоны 1 – 1 200 мм
- зоны 2 – 1 000 мм.

~~4-4.2.5~~ **4-4.1.4** Администрация может допустить поправки к надводному борту для судов, имеющих седловатость, полубак и полуют, если эти поправки вычислены по правилам Администрации или признанного классификационного общества.

4-4.2 Наименьшая высота надводного борта в зоне 3

4-4.2.1 Базисный надводный борт судов со сплошной палубой, не имеющих надстроек и седловатости, должен составлять 150 мм¹⁴.

4-4.2.2 Для судов, имеющих седловатость и надстройки, высота надводного борта рассчитывается по следующей формуле:

$$F = 150 (1 - \alpha) - \frac{\beta_v \cdot Se_v + \beta_a \cdot Se_a}{15} \quad [\text{мм}]$$

где:

- α коэффициент, учитывающий все рассматриваемые надстройки;
- β_v коэффициент, учитывающий влияние седловатости на носовом перпендикуляре из-за наличия надстроек, в передней (носовой) четверти длины L судна;
- β_a коэффициент, учитывающий соответствующее влияние седловатости на кормовом перпендикуляре из-за наличия надстроек, расположенных в кормовой четверти длины L судна;
- Se_v фактическая седловатость на носовом перпендикуляре в мм;
- Se_a фактическая седловатость на кормовом перпендикуляре в мм¹⁵.

4-4.2.3 Коэффициент α рассчитывается по следующей формуле:

$$\alpha = \frac{\sum le_a + \sum le_m + \sum le_v}{L}$$

¹⁴ Основано на положениях Статьи 4.02(1) Директивы 2006/87/ЕС. Предлагается заменить термин «надводный борт» на термин «базисный надводный борт».

¹⁵ Основано на положениях Статьи 4.02(2) Директивы 2006/87/ЕС.

где:

le_m фактическая длина надстроек в м, расположенных в средней части, соответствующей половине длины L судна;

le_v фактическая длина надстройки в м, расположенной в носовой четверти длины L судна;

le_a фактическая длина надстройки в м, расположенной в кормовой четверти длины L судна.

Фактическая длина надстройки рассчитывается по следующей формуле:

$$le_m = l \left(2,5 \cdot \frac{b}{B} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} [M]$$

$$le_v, le_a = l \left(2,5 \cdot \frac{b}{B_1} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} [i]$$

где:

l фактическая длина рассматриваемой надстройки в м;

b ширина рассматриваемой надстройки в м;

B_1 ширина судна в м, измеренная по внешней стороне обшивки судна на высоте палубы в середине длины рассматриваемой надстройки;

h высота рассматриваемой надстройки в м. Однако при наличии люков h определяется путем уменьшения высоты комингсов на половину расстояния безопасности, предусмотренного в пунктах 4–5.2 и 4–5.3. Величина h ни в каком случае не должна превышать 0,36 м.

Если $\frac{b}{B}$ или $\frac{b}{B_1}$ меньше 0,6, то фактическая длина надстройки принимается равной 0¹⁶.

4–4.2.4¹⁷ Коэффициенты β_v и β_a рассчитываются по следующим формулам:

$$\beta_v = l - \frac{3 \cdot le_v}{L}$$

$$\beta_a = l - \frac{3 \cdot le_a}{L}$$

¹⁶ Основано на положениях Статьи 4.02(3) Директивы 2006/87/ЕС.

¹⁷ Основано на положениях Статьи 4.02(4) Директивы 2006/87/ЕС.

4-4.2.5 Фактическая седловатость на носовом перпендикуляре Se_v и на кормовом перпендикуляре Se_a рассчитывается по следующим формулам:

$$Se_v = S_v \cdot p$$

$$Se_a = S_a \cdot p$$

где:

S_v фактическая седловатость на носовом перпендикуляре в мм; в любом случае величина S_v не должна превышать 1000 мм;

S_a фактическая седловатость на кормовом перпендикуляре в мм; в любом случае величина S_a не должна превышать 500 мм;

p коэффициент, рассчитываемый по следующей формуле:

$$p = 4 \cdot \frac{x}{L}$$

x расстояние, измеряемое до абсциссы точки, в которой седловатость равна $0,25 S_v$ или $0,25 S_a$ и S_a равняется $0,25$ (см. рис. 4-3.9).

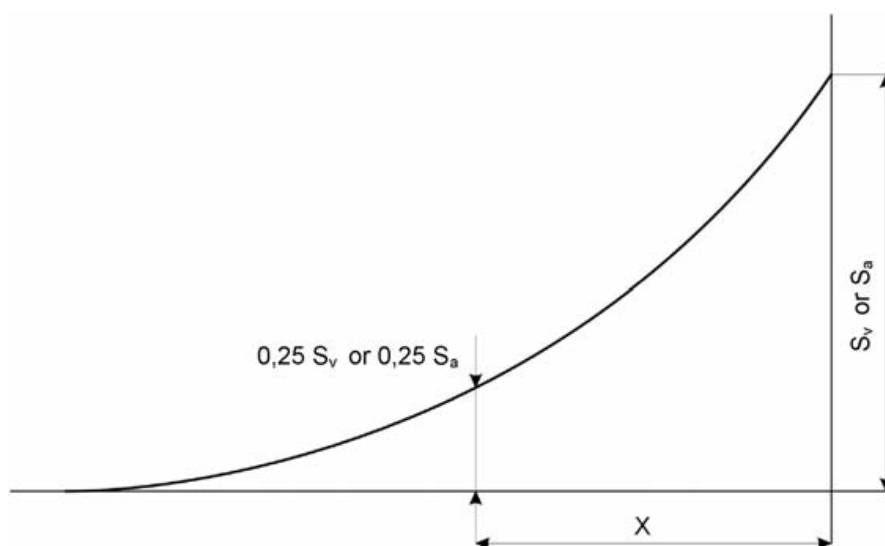


Рис. 4-3.9

В любом случае значение коэффициента p не должно превышать 1¹⁸.

4-4.2.6 Если произведение $\beta_a \cdot Se_a$ больше, чем произведение $\beta_v \cdot Se_v$, величина $\beta_a \cdot Se_a$ принимается равной $\beta_v \cdot Se_v$ ¹⁹.

4-4.2.7 С учетом уменьшения высоты надводного борта, предусмотренного в пунктах 4-4.2.2 – 4-4.2.6, минимальная высота надводного борта должна быть не менее 0 мм²⁰.

¹⁸ Основано на положениях Статьи 4.02(5) Директивы 2006/87/ЕС.

¹⁹ Основано на положениях Статьи 4.02(6) Директивы 2006/87/ЕС.

²⁰ Основано на положениях Статьи 4.03 Директивы 2006/87/ЕС.

4-5 РАССТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

~~4.4.3.11~~ **4-5.1** Для палубных и наливных судов типов А и В расстояние безопасности, определенное в разделе 1-2, должно быть не менее 600 мм для зоны 2.

Для открытых судов типа С, а также для других судов, плавающих эксплуатирующихся с незакрытыми трюмами, это расстояние должно быть увеличено на 400 мм для зоны 2. Однако это увеличение применяется только к комингсам незакрытых трюмов.

~~4.4.1.1~~ **4-5.2** Для палубных и наливных судов типов А и В, эксплуатирующихся в зоне 3, расстояние безопасности должно составлять не менее 300 мм.

~~4.4.1.2~~ **4-5.3** Для открытых судов типа С, эксплуатирующихся в зоне 3, расстояние безопасности должно быть увеличено таким образом, чтобы каждое из отверстий, которые не могут быть закрыты брызгонепроницаемыми закрытиями, располагались на высоте по отношению к плоскости предельной осадки расстояние безопасности должно составлять не менее 500 мм²¹.

4.4.3 4-6 УСТРОЙСТВО ОТВЕРСТИЙ И КОМИНГСОВ

~~4.4.3.1~~ **4-6.1** 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.

~~4.4.3.2~~ **4-6.2** Высота комингсов люков, тамбуров сходных трапов и отверстий для доступа в надстройки должна быть не менее 300 мм на судах зоны 1 и 150 мм на судах зоны 2.

~~4.4.3.3~~ **4-6.3** При высоте комингсов меньшей, чем требуется настоящей главой, наименьшая высота надводного борта должна быть увеличена на разность между требуемой в пункте ~~4.4.3.2~~ **4-6.2** и фактической высотой комингсов.

~~4.4.3.4~~ **4-6.4** Уменьшение высоты надводного борта по сравнению с указанным в пункте ~~4.4.3.2~~ **4-6.2** за счет увеличения высоты комингсов не допускается.

~~4.4.3.5~~ 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.

~~4.4.3.6~~ **4-6.5** Вентиляционные головки на открытых частях палубы надводного борта должны иметь прочный стальной комингс высотой, не менее требуемой для комингсов люков. Вентиляционные отверстия на судах, предназначенных для зоны 1, должны иметь водонепроницаемые закрытия.

~~4.4.3.7~~ **4-6.6** Выходные отверстия трубопроводов при расположении их в бортах ниже палубы надводного борта должны быть оборудованы доступными

²¹ Основано на положениях Статьи 4.01(2) Директивы 2006/87/ЕС пункта 4-4.4.2 резолюции; Секретариат предлагает заменить выражение «судна, открытия которых не могут быть закрыты брызгонепроницаемыми закрытиями, и судна, плавающие с открытыми грузовыми люками» термином «открытые суда».

и надежными устройствами, препятствующими проникновению воды внутрь судна.

4-4.3.8 4-6.7 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.

4-4.3.9 4-6.8 Световые люки и окна должны иметь прочную конструкцию.

4-4.3.10 4-6.9 На судах зоны 2 отверстия световых люков и окон могут иметь брызгонепроницаемые закрытия, которые должны быть несъемными в том случае, если самая нижняя часть этих отверстий располагается на высоте менее расстояния безопасности, ~~предназначенного для комингсов незакрытых трюмов (см. пункт 4-4.3.11 4-5.1). В этом случае высота надстроек (h), в которых находятся отверстия, ограничивается нижним уровнем этих отверстий.~~

~~4-4.3.11 Для судов типов А и В расстояние безопасности, определенное в пункте 4-4.1.1, должно быть не менее 600 мм для зоны 2.~~

~~Для судов типа С, а также для других судов, плавающих с незакрытыми трюмами, это расстояние должно быть увеличено на 400 мм для зоны 2. Однако это увеличение применяется только к комингсам незакрытых трюмов.²²~~

4-4.3.12 4-6.10 Крышки на кингстонных и ледовых ящиках должны быть водонепроницаемыми.

4-4.3.13 4-6.11 Палубные шпигаты и штормовые портики фальшборта должны иметь размеры, достаточные для стока попадающей на палубу забортной воды.

4-7 ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ РАССТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДВОДНОГО БОРТА В ЗОНЕ 4

4-7.1 В отступление от пунктов 4-5.2 и 4-5.3, расстояние безопасности для дверей и отверстий, кроме люковых закрытий, для судов, эксплуатирующихся на внутренних водных путях зоны 4, может быть уменьшено в соответствии со следующим:

- i) для отверстий, закрытие которых является брызгонепроницаемым, – до 150 мм;
- ii) для отверстий, закрытие которых не является брызгонепроницаемым, до 200 мм²³.

4-7.2 В отступление от пункта 4-4.2.1, минимальная высота надводного борта судов, эксплуатирующихся на внутренних водных путях зоны 4, может составлять 0 мм при условии, что обеспечено расстояние безопасности в соответствии с пунктом 4-7.1²⁴.

²² См. новое положение 4-5.1.

²³ Основано на положениях Статьи 19b.01(1) Директивы 2006/87/ЕС.

²⁴ Основано на положениях Статьи 19b.01(2) Директивы 2006/87/ЕС.

4-8²⁵ НАИБОЛЬШАЯ ОСАДКА В ГРУЗУ СУДОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ ПОСТОЯННЫХ ЗАКРЫТИЙ ТРЮМОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ИХ БРЫЗГОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ

Если плоскость максимальной осадки судна для зоны 3 определена в предположении, что закрытия трюмов могут обеспечить брызгонепроницаемость, и если расстояние между плоскостью максимальной осадки и верхней кромкой комингсов составляет менее 500 мм, то должна быть определена максимальная осадка для плавания с открытыми трюмами.

В судовое свидетельство должно быть внесено следующее:

«Если люки открыты полностью или частично, то судно может загружаться только до ... мм ниже марки осадки для зоны 3.»

~~4.4.4 Особые требования, касающиеся надводного борта в зоне 3~~

~~4.4.4.1 Для судов типов А и В расстояние безопасности должно составлять не менее 300 мм.²⁶~~

~~4.4.4.2 Для судов типа С расстояние безопасности должно составлять не менее 500 мм.²⁷~~

~~4.4.4.3 Базисный надводный борт судов со сплошной палубой, не имеющих надстроек и седловатости, должен составлять 150 мм.~~

~~4.4.4.4 Администрация может допустить поправки к надводному борту для судов, имеющих надстройки и седловатость, при условии, что эти поправки вычислены по правилам Администрации или признанного классификационного общества.~~

~~С учетом предусмотренных выше сокращенных величин минимальный надводный борт должен быть не менее 0 мм.~~

²⁵ Основано на положениях Статьи 4.05 Директивы 2006/87/ЕС.

²⁶ См. новое положение 4-5.2.

²⁷ См. новое положение 4-5.3.