



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**

Пятьдесят третья сессия

Женева, 27–29 июня 2018 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил
безопасности на внутренних водных путях:**

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

**Специальные требования к пассажирским судам: суда,
которые совершают однодневные рейсы, длина которых
не превышает 24 метров и на которых разрешается
перевозить не более 150 пассажиров***

**Передано Конфедерацией европейских морских технологических
обществ (КЕМТО)**

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/SC.3/2017/24), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года).

II. Записка Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМТО)

2. Резолюция 61 ЕЭК ООН, основанная на директиве 2006/87/ЕС, направлена на внедрение обновлений Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), разработанного

* Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). После вступления в силу директивы 2006/87/ЕС оказалось, что в техническом, практическом и экономическом плане она неприменима к маломерным пассажирским судам, совершающим однодневные рейсы, особенно к тем из них, которые изготовлены из стекловолокна и составляют большинство судов такого типа. Трудности применения зависят не от зоны судоходства и не от страны, в которой эти суда эксплуатируются, а только от технических причин, которые затем приводят к разработке требований, подходящих для этого типа судов. Доказательством служит снижение объема новых заказов начиная с 30/12/2008. Несколько судов, построенных после этой даты, были произведены благодаря существенным отступлениям от правил, предоставленным властями государств – членом ЕС. Судам, построенным с использованием вышеупомянутых изъятий, разрешено плавать только по внутренним водным путям этих стран; тем самым отрицается принцип, который лежит в основе этой директивы – «предоставлять право на свободное передвижение плавучих средств по внутренним водным путям государств-членов». В странах, в которых не были сделаны исключения, было практически невозможно строить пассажирские суда в полном соответствии с директивой 2006/87/ЕС. В Европейском союзе примерно 3 000 маломерных судов для однодневных рейсов, построенных главным образом из стекловолокна, перевозят по меньшей мере 40 миллионов пассажиров в год. Учитывая расширение сферы действия директивы 2016/1629 на общеевропейском уровне, следует принимать во внимание еще большее число пассажиров (только в Российской Федерации насчитывается 13 млн пассажиров в год и 1 500 пассажирских судов). Поскольку некоторые классификационные органы применяют особые требования к пассажирским судам, длина которых не превышает 24 метров и которым разрешается перевозить не более 150 пассажиров, статья 19 стандарта ЕС-ТТСВП должна также применяться (бывшая статья 15 директивы 2006/87/СЕ предусматривает аналогичные требования). Разработка этих требований может быть осуществлена временной рабочей группой КЕСНИ, которая может приступить к работе в сентябре 2018 года. В то же время Группа добровольцев может предложить Рабочей группе по внутреннему судоходству ряд требований, которые обеспечат применение статьи 15 резолюции 61 к маломерным судам для однодневных рейсов. Примером таких требований служат поправки, содержащиеся в документе CESNI/PT (16) 55 rev.1. Те из них, которые были представлены ЕКМТ, прилагаются к настоящему докладу.

III. Предложения о внесении поправок в директиву 2006/87/СЕ, касающуюся судов, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров

<i>Аспект</i>	<i>Статья</i>	<i>Требование директивы 2006/87/СЕ</i>	<i>Предложения по поправкам</i>
Корпуса судов	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.02.1a	Толщина наружной обшивки стальных корпусов судов	<p>В приложении 2 не содержится никаких требований к постройке пассажирских судов из армированного пластика или древесины (горючие материалы).</p> <p>Однако такая типология постройки (корпуса, изготовленные из горючих материалов) широко используется для среднемерных судов, также в контексте морской навигации.</p> <p>Предлагается, кстати, чтобы прочность корпуса судна соответствовала правилам признанных классификационных обществ.</p>

<i>Аспект</i>	<i>Статья</i>	<i>Требование директивы 2006/87/CE</i>	<i>Предложения по поправкам</i>
Остойчивость неповрежденного судна	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.03.3a 15.03.3b 15.03.3c	Диаграмма статической остойчивости	Диаграмма статической остойчивости не применяется при условии, что начальная метацентрическая высота должна быть не менее 0,35 м, за исключением условий порожнего судна, для которых может быть принято положительное значение.
Остойчивость неповрежденного судна	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.03.3e(aa)	Угол крена, возникающего в результате действия моментов от скопления пассажиров и воздействия ветра, в соответствии с пунктами 4 и 5, не должен превышать 12°.	Угол крена, возникающего в результате действия моментов от скопления пассажиров, не должен превышать 10°, за исключением судов, не превышающих 20 т: в этом случае угол крена может составлять не менее 15° при высоте надводного борта не менее 200 мм для палубных судов и не менее 300 мм для беспалубных судов.
Остойчивость неповрежденного судна	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.03.3e(bb)	Угол крена, возникающего в результате действия моментов от скопления пассажиров и циркуляции, в соответствии с пунктами 4 и 6, не должен превышать 12°.	Угол крена, возникающего в результате действия моментов от циркуляции, не должен превышать 10° и рассчитывается по следующей формуле: $Mg = 0,2 \sqrt{2} \Delta/Ls (KG - T/2).$
Остойчивость неповрежденного судна	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.03.3f	Остаточный надводный борт при действии кренящих моментов от скопления пассажиров, воздействия ветра и циркуляции должен быть не менее 200 мм.	Остаточный надводный борт при действии кренящих моментов от скопления пассажиров и циркуляции должен быть не менее 200 мм. Следует отметить, что такое требование обременительно по сравнению с требованиями, применяемыми в морском судоходстве.
Остойчивость неповрежденного судна	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.03.3g	Соответствующее остаточное расстояние безопасности при действии кренящих моментов от скопления пассажиров, воздействия ветра и циркуляции (в соответствии с предыдущим пунктом f) должно составлять не менее 100 мм.	Остаточное расстояние безопасности при действии кренящих моментов от скопления пассажиров и циркуляции должно составлять не менее 100 мм. Следует отметить, что такое требование обременительно по сравнению с требованиями, применяемыми в морском судоходстве.

<i>Аспект</i>	<i>Статья</i>	<i>Требование директивы 2006/87/CE</i>	<i>Предложения по поправкам</i>
Остойчивость поврежденного судна	Приложение 2, часть II, глава 15, статьи 15.03.7–15.03.13	Требования в отношении подтверждения остойчивости поврежденного судна	Предлагается предусмотреть отступление от статьи 15.03, пункт 9 (стойчивость поврежденного судна), для пассажирских судов, длина которых не превышает 24 м и которым разрешается перевозить не более 150 пассажиров при условии, что должны быть доказаны следующие моменты: а) судно не классифицируется как «высокоскоростное судно»; б) судно совершает рейс в часе плавания от места безопасной якорной стоянки или гавани.
Расстояние безопасности и надводный борт	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.04	1) Расстояние безопасности должно равняться по меньшей мере сумме следующих значений: а) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при допустимом угле крена в соответствии со статьей 15.03(3)(е), и б) остаточного расстояния безопасности в соответствии со статьей 15.03(3)(g). Для судов без прочной палубы расстояние безопасности должно составлять не менее 500 мм. 2) Величина надводного борта должна равняться, по меньшей мере, сумме следующих значений: а) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при угле крена в соответствии со статьей 15.03(3)(е), и б) остаточного надводного борта в соответствии со статьей 15.03(3)(f).	1) Расстояние безопасности должно равняться по меньшей мере сумме следующих значений: а) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при угле крена, возникающего в результате действия моментов от скопления пассажиров и циркуляции, и б) остаточного расстояния безопасности, которое должно составлять не менее 100 мм, при действии кренящего момента от скопления пассажиров и циркуляции. Для судов без прочной палубы расстояние безопасности должно составлять не менее 500 мм. 2) Величина надводного борта должна равняться, по меньшей мере, сумме следующих значений: а) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при угле крена, возникающего в результате действия моментов от скопления пассажиров и циркуляции, и б) остаточного расстояния безопасности, которое должно составлять не менее 200 мм, при действии кренящего момента от скопления пассажиров и циркуляции.

<i>Аспект</i>	<i>Статья</i>	<i>Требование директивы 2006/87/CE</i>	<i>Предложения по поправкам</i>
		Однако надводный борт должен составлять не менее 300 мм.	Однако в любом случае надводный борт должен составлять не менее 300 мм.
Туалеты для пассажиров	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.06.17	На пассажирских судах должны быть предусмотрены туалеты для пассажиров.	Учитывая размеры судна, предписанное требование малоприменимо. Кроме того, учитывая, что плавание происходит в пределах 30 минут от побережья, предлагается предусмотреть отступление от этой статьи (предписывающей туалеты для пассажиров).
Двигательно-двигательный комплекс	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.07	Суда должны быть оборудованы вторым независимым двигательно-двигательным комплексом.	Внутреннее судоходство осуществляется недалеко от побережья, в течение непродолжительного времени и в спокойных водах. Именно поэтому второй независимый двигательно-двигательный комплекс не представляется необходимым.
Второй привод	Приложение 2, часть II, глава 6, статья 6.02.1	Время на введение в действие второго независимого привода	В соответствии со статьей 6.02 должна быть обеспечена возможность для введения в действие второго независимого привода или ручного привода в течение пяти секунд, если привод рулевого устройства перестал работать или работает неправильно. Предлагается предусмотреть отступление от этой статьи, с тем чтобы оно вовремя вступило в силу для обеспечения безопасности навигации.
Места сбора	Приложение 2, часть II, глава 15, статьи 15.06.08b и 15.06.08k	Места для сбора пассажиров	Для пассажирских судов, длина которых не превышает 24 м и которым разрешается перевозить не более 150 пассажиров, учитывая размеры судна, предписанное требование статьи 15.06.08b (площадь каждого отдельного места сбора людей или их эвакуации должна превышать 10 кв. метров, и в любом случае общая площадь должна рассчитываться исходя из по крайней мере 50% максимального разрешенного числа пассажиров) не может применяться. Предлагается считать местами сбора открытые пространства на носу и корме судна при условии, что они будут оборудованы поручнями, выходными решетчатыми воротами с обеих сторон и двумя выходными дверями в пассажирской каюте.
Осушительная система для нефтесодержащих вод и отработанных масел*	Приложение 2, часть II, глава 8, статья 8.08.09	Осушительная система и трубопроводы оборудованы закрывающими устройствами, опломбированными в закрытом положении органом по освидетельствованию судов.	Проверки органом по освидетельствованию операций по откачке нефтесодержащих вод могут создавать дополнительные трудности во время обслуживания судна. Предлагается предусмотреть отступление, с тем чтобы капитан производил операции по откачке нефтесодержащих вод только на разрешенных припортовых станциях. Это предусматривает, что будет вестись журнал регистрации всех выполненных операций (количества и объемы).

* *Примечание.* Нефтесодержащая вода поступает из двигателей, генераторов... и ее ни в коем случае нельзя сбрасывать в море. Трюмная незамазляная вода, поступающая из других отсеков, может также откачиваться одиночными насосами и сбрасываться в море.

<i>Аспект</i>	<i>Статья</i>	<i>Требование директивы 2006/87/CE</i>	<i>Предложения по поправкам</i>
Не предлагается никаких отступлений (см. последний столбец справа)			<p>Предлагается использовать ключи вместо соединения. В таком случае не будет необходимости в органе по освидетельствованию и поэтому не будут предлагаться никакие отступления.</p> <p>Нефтедержавные воды будут храниться в специальном трюме (возможно также в трюме машинного отделения) и откачивается на разрешенных припортовых станциях.</p> <p>Это предусматривает, что будет вестись журнал регистрации всех операций (количества и объемы).</p>
Судовая шлюпка	Приложение 2, часть II, глава 10, статья 10.04	Оснащение судовой шлюпки	<p>Неприменимое и чрезмерное требование, учитывая также размеры судов и общее число перевозимых пассажиров. Поэтому предлагается предусмотреть отступление.</p> <p>В случае надлежащей управляемости судна, оснащенного установленной на корме камерой, совершающего плавание на небольшом расстоянии от побережья, предлагается отступление, чтобы не предусматривать такой судовой шлюпки.</p>
Спасательные средства	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.09.5	Количество и типы спасательных средств	<p>Для внутреннего судоходства следующие критерии определяют соответствие спасательных средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Пассажирские суда, длина которых не превышает 24 м и которым разрешено перевозить не более 150 пассажиров: индивидуальные спасательные жилеты для всех пассажиров + спасательные средства для 100% максимально допустимого числа пассажиров. • Пассажирские суда, длина которых превышает 24 метра и которым разрешено перевозить более 150 пассажиров: индивидуальные спасательные жилеты для всех пассажиров, надувные спасательные плоты для 100% максимально допустимого числа пассажиров. <p>Если судно совершает плавание в пределах 30 минут от берега, требуемые спасательные средства могут быть следующими: индивидуальные спасательные жилеты + по меньшей мере три спасательных круга.</p>
Противопожарная защита	Приложение 2, часть II, глава 15, статья 15.11	Противопожарная безопасность материалов и комплектующих	<p>Противопожарная защита материалов и комплектующих в соответствии со статьей 15.11 касается корпусов, изготовленных из стали или любого другого равноценного материала (в плане огнестойкости).</p> <p>Не предусмотрено четких требований в отношении горючих материалов (корпусов из стекловолокна или древесины).</p> <p>Тем не менее существует большое количество малых и средних пассажирских судов, совершающих плавание по внутренним водным путям на малые расстояния.</p>

<i>Аспект</i>	<i>Статья</i>	<i>Требование директивы 2006/87/CE</i>	<i>Предложения по поправкам</i>
			Предлагается предусмотреть отступление от действующих правил, принятых признанными классификационными обществами, технические требования которых всегда использовались для пассажирских судов на морском и внутреннем водном транспорте.
