



---

**Европейская экономическая комиссия****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Рабочая группа по унификации технических предписаний  
и правил безопасности на внутренних водных путях****Пятьдесят пятая сессия**

Женева, 19–21 июня 2019 года

Пункт 4 b) 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  
(второй пересмотренный вариант резолюции № 61)****Согласование приложения к пересмотренной  
резолюции № 61 с Инструкциями по применению  
положений Европейского стандарта, устанавливающего  
технические требования для судов внутреннего  
плавания, издание 2017 года****Записка секретариата****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/2018/21/Add.1), принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года) (ECE/TRANS/274, пункт 123).
2. Следует напомнить, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей шестидесятой сессии постановила согласовать приложение к резолюции № 61 с европейским стандартом, устанавливающим технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТЦВП) (ECE/TRANS/SC.3/203, пункт 67), принятым Европейским комитетом по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). В настоящем документе воспроизводится текст инструкций по применению технического стандарта ЕС-ТТЦВП 2017 года: часть III, «Специальные положения» (ESI-III-8–ESI-III-10) и часть IV «Переходные положения» (ESI-IV-1).
3. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях, возможно, пожелает разработать на их основе новое добавление к приложению к резолюции № 61.



## Приложение

### Предложение по новому добавлению к приложению к резолюции № 61, пересмотр 2 «Инструкций по применению технического стандарта»

#### ESI-III-8

#### Прогулочные суда

(Статья 26.01 (2) в совокупности со статьей 7.02, статьей 8.05 (5), статьей 8.08 (2) и статьей 8.10)

##### 1. Общие сведения

Находящиеся в системе сбыта прогулочные суда длиной до 24 метров должны соответствовать требованиям директивы 2013/53/EU. В соответствии со статьей 3 в сочетании со статьей 2 настоящей директивы прогулочное судно длиной 20 метров и более должно иметь на борту свидетельство судна внутреннего плавания, подтверждающее соответствие техническим требованиям настоящего стандарта. Во избежание двойного осмотра или двойной сертификации определенного оборудования, приспособлений и установок новых построенных прогулочных судов, которые могут быть обусловлены некоторыми положениями статьи 26.01 данного стандарта, в настоящей инструкции содержится информация о тех требованиях, перечисленных в статье 26.01, которые уже нашли достаточное отражение в директиве 2013/53/EU.

##### 2. Требования, содержащиеся в статье 26.01, которые уже отражены в директиве 2013/53/UE

Что касается прогулочных судов, подпадающих под действие директивы 2013/53/EU, то в случае выдачи первого свидетельства на судно внутреннего плавания (первоначальное освидетельствование) орган по освидетельствованию не требует дальнейшего освидетельствования или сертификации на основании следующих требований статьи 26.01 (2) при условии что судно, представленное на освидетельствование, поступило в систему сбыта не более чем за три года до даты представления в орган по освидетельствованию, что никаких изменений на судне не было произведено и что заявление о соответствии относится к следующим унифицированным стандартам или их эквивалентам:

Статья 7.02	EN ISO 11591: 2000	беспрепятственный обзор
Статья 8.05 (5)	EN ISO 10088: 2013	(топливные цистерны и трубопроводы)
Статья 8.08 (2)	EN ISO 15083: 2003	(осушительные системы)
Статья 8.10	EN ISO 14509-1: 2008 и EN ISO 14509-3: 2009	(шум, производимый судами)

#### ESI-III-9

#### Подтверждение плавучести, дифферента и остойчивости отдельных частей судна

(Статья 28.04 в совокупности со статьей 27.02 и статьей 27.03)

1. В случае подтверждения плавучести, дифферента и остойчивости частей судна, которые были отделены в соответствии со статьей 28.04 (2) а), предполагается, что обе части были частично или полностью разгружены заранее или что контейнеры, выходящие за пределы комингсов люка, были надлежащим образом предохранены от скольжения.

2. Для каждой из двух частей при расчете устойчивости в соответствии с пунктом 27.03 (предельные условия и метод расчета в целях подтверждения устойчивости при перевозке закрепленных контейнеров) должны соблюдаться нижеследующие требования:

- метацентрическая высота  $\overline{MG}$  должна составлять не менее 0,50 м,
- остаточное расстояние безопасности должно составлять 100 мм,
- скорость, подлежащая учету, должна составлять 7 км/ч,
- давление ветра принимается равным 0,01 т/м<sup>2</sup>.

3. В случае частей судна, которые отделены в соответствии со статьей 28.04 (2), угол крена ( $\leq 5^\circ$ ) может не соблюдаться, поскольку этот угол, определяемый по коэффициенту трения, устанавливается для незакрепленных контейнеров.

Плечо кренящего момента, обусловленного свободными поверхностями жидкости, определяют по формуле, приведенной в статье 27.02 (1) e).

4. Требования, изложенные в пунктах 2) и 3), также считаются выполненными, если для каждой из этих двух частей выполнены требования к устойчивости, изложенные в разделе 9.1.0.95.2 Правил ВОПОГ.

5. Подтверждение устойчивости отделенных частей судна можно обосновать исходя из предположения о том, что они загружены практически равномерно, поскольку в противном случае это можно сделать до отделения, либо на том основании, что судно должно быть в значительной мере разгружено.

## **ESI-III-10**

### **Оборудование судов, эксплуатируемых в соответствии со стандартами S1 или S2**

(Статьи 31.01, 31.02 и 31.03)

#### **1. Общее введение**

Согласно статье 31.01, суда, предназначенные для эксплуатации в соответствии со стандартами S1 и S2, должны удовлетворять положениям главы 31. Орган по освидетельствованию подтверждает в свидетельстве, выданном на судно внутреннего плавания, что данное судно соответствует этим положениям.

Эти положения представляют собой дополнительные требования к оборудованию, которые применяются в дополнение к требованиям, которым должно удовлетворять соответствующее судно, представленное на получение свидетельства судна внутреннего плавания. Положения главы 31, которые можно толковать по-разному, будут разъяснены в этой инструкции.

#### **2. Статья 31.02 – Стандарт S1**

##### *2.1 1) – Схема работы двигательного-движительного комплекса*

Если судно оборудовано главным двигателем с прямым реверсом, то система нагнетания воздуха, которая необходима для изменения направления тяги, должна:

a) постоянно находиться под давлением, создаваемым соответствующим компрессором с автоматической регулировкой; или

b) в случае срабатывания сигнализации в рулевой рубке, повышать давление с помощью вспомогательного двигателя, который может быть приведен в действие с поста рулевого управления. Если вспомогательный двигатель оборудован собственным топливным баком, то в рулевой рубке должно быть – в соответствии со статьей 8.05 (13) – аварийно-предупредительное сигнальное устройство, указывающее на то, что для обеспечения дальнейшей безопасной работы уровень наполнения недостаточен.

2.2 2) – *Уровни трюмной воды в главном машинном отделении*

Если для соблюдения требований главы 5, регламентирующей маневренность, требуется носовое подруливающее устройство, то отсек, в котором расположено это подруливающее устройство, должен считаться главным машинным отделением.

2.3 3) – *Автоматическая подача топлива*

2.3.1 Если двигатель-двигательный комплекс оснащен расходной цистерной, то:

а) ее содержимое должно быть достаточным для работы двигатель-двигательного комплекса в течение 24 часов в предположении, что расход топлива составляет 0,25 литра на кВт ч;

б) топливный насос для заправки расходной цистерны должен работать непрерывно; или

с) топливный насос должен быть оснащен:

- переключателем, который автоматически включает топливный насос в том случае, когда уровень топлива в расходной цистерне снижается до определенной величины, и
- переключателем, который автоматически отключает топливный насос в том случае, когда расходная цистерна заполнена полностью.

2.3.2 Расходная цистерна должны быть оснащена аварийно-предупредительным устройством сигнализации уровня, который отвечает требованиям статьи 8.05 (13).

2.4 4) – *Отсутствие необходимости приложения особых усилий к системе рулевого управления*

Этому требованию удовлетворяют гидравлические системы рулевого управления. Усилие, необходимое для управления рулевой системой вручную, должно составлять не более 160 Н.

2.5 5) – *Визуальные и звуковые сигналы, требуемые на ходу*

Визуальные знаки не включают цилиндры, шары, конусы или двойные конусы, требуемые на основании национальных или международных правил судоходства.

2.6 б) – *Прямая связь и связь с машинным отделением*

2.6.1 Прямая связь считается гарантированной, если:

а) возможен прямой визуальный контакт между рулевой рубкой и постами управления лебедками и швартовыми тумбами в носовой секции или на корме судна и при условии, что расстояние от рулевой рубки до этих постов управления составляет не более 35 м; и

б) к этим постам есть непосредственный доступ из рулевой рубки.

2.6.2 Связь с машинным отделением считается гарантированной в том случае, если сигнал, о котором говорится во втором предложении статьи 7.09 (3), можно включать и выключать независимо от переключателя, указанного в статье 7.09 (2).

2.7 7) – *Рукоятки и аналогичные поворотные устройства управления*

К ним относятся:

а) якорные лебедки с ручным управлением (максимальным усилием считается усилие, необходимое для подъема якорей в подвешенном состоянии);

б) рукоятки для подъема люков;

с) рукоятки мачтовых лебедок и лебедок дымовых люков.

Они включают:

- a) буксирные и швартовые лебедки;
- b) рукоятки на кранах, если они не предназначены для судовых шлюпок.

## 2.8 10) – Соблюдение принципов эргономики

Эти положения считаются выполненными, если:

a) рулевая рубка оборудована в соответствии с европейским стандартом EN 1864: 2008; или

b) рулевая рубка предназначена для управления судном с помощью радиолокатора одним человеком; или

c) рулевая рубка удовлетворяет нижеследующим требованиям:

aa) блоки управления и средства контроля находятся в поле переднего обзора в пределах дуги не более 180° (90° по правому борту – 90° по левому борту), включая пол и потолок. Они должны быть четкими и видимыми рулевым в нормальном положении.

bb) основные блоки управления, такие как штурвал или рычаг управления, устройства управления двигателем, устройства управления радиоприборами, устройства управления звуковыми сигналами и сигналами предупреждения и маневрирования, требуемые в соответствующих случаях на основании национальных или международных правил судоходства, должны быть расположены таким образом, чтобы расстояние между средствами управления с правой стороны и теми, которые расположены с левой стороны, составляло не более 3 метров. Рулевой должен иметь возможность управлять двигателями, не отпуская органы управления системы рулевого управления, и одновременно пользоваться другими органами управления, такими как радиосистема, органы управления звуковыми сигналами и сигналами предупреждения и маневрирования, требуемыми в соответствующих случаях на основании национальных или международных правил судоходства;

cc) сигналы предупреждения и маневрирования, требуемые на основании национальных или международных правил судоходства в соответствующих случаях приводятся в действие с помощью электрических, гидравлических, пневматических или механических устройств. В порядке отступления от этих правил управление может осуществляться с помощью натянутой проволоки, однако только в том случае, если это можно безопасно делать с поста управления.

## 3. Статья 31.03 – Стандарт S2

### 3.1 1) – Моторное судно, эксплуатируемое отдельно

Моторные суда, которые в соответствии со своим свидетельством судна внутреннего плавания также пригодны для толкания, но которые:

a) не оснащены гидравлическими или электрическими сцепными лебедками; или

b) оснащены электрическими или гидравлическими сцепными лебедками, которые не удовлетворяют требованиям (3.3) настоящей инструкции,

относятся к стандарту S2 в качестве моторного судна, эксплуатируемого отдельно. В позицию 47 свидетельства судна внутреннего плавания вносится запись: «Стандарт S2 не распространяется на данное моторное судно, работающее в режиме толкания».

### 3.2 3) – Толкаемые составы

Моторные суда, которые в соответствии со своим свидетельством судна внутреннего плавания пригодны для толкания и оборудованы гидравлическими или электрическими сцепными лебедками, которые удовлетворяют требованиям (3.3) настоящей инструкции, но которые не оснащены своим собственным носовым подруливающим устройством, относятся к стандарту S2 в качестве моторного судна, используемого в режиме толкания состава. В позицию 47 свидетельства судна внутреннего плавания вносится запись: «Стандарт S2 не распространяется на данное моторное судно, эксплуатируемое отдельно».

### 3.3 3), первое предложение, и 4) d), первое предложение – специальные лебедки или эквивалентные устройства для натяжения тросов (сцепные устройства)

Требуемые счалные устройства – это минимальное оборудование, указанное в соответствии со статьей 21.01 (2), которое служит, как указано в пунктах (2.1) и (2.2) инструкции ESI-III-6 (продольные соединения), для восприятия усилий, действующих в таких соединениях, и которое должно удовлетворять следующим требованиям:

a) это устройство должно обеспечивать усилие натяжения в сцепке только с помощью механических средств;

b) органы управления этого устройства должны быть расположены на самом устройстве. В порядке отступления от этого правила допускается дистанционное управление:

- лицо, управляющее данным устройством, должно иметь возможность непосредственно следить за этим устройством с поста управления,
- на посту управления есть соответствующее приспособление, позволяющее предотвращать непреднамеренные действия,
- это приспособление оснащено устройством аварийной остановки;

c) устройство оснащено тормозным механизмом, который срабатывает моментально, если опущен орган управления или ослабло усилие натяжения;

d) предусмотрена возможность отсоединения сцепного троса вручную в том случае, если ослабло усилие натяжения.

### 3.4 3), второе предложение, и 4) d), второе предложение – управление носовым подруливающим устройством

Орган управления носовым подруливающим устройством должен быть стационарно установлен в рулевой рубке. Должны соблюдаться требования статьи 7.04 (8). Электрический кабель управления носовым подруливающим устройством должен быть проложен стационарно вплоть до носовой секции толкающего моторного судна или толкача.

### 3.5 4) – Эквивалентная маневренность

Эквивалентная маневренность обеспечивается двигательно-движительным комплексом, состоящим из:

a) многолопастного гребного винта и по меньшей мере двух независимых систем движителей аналогичной выходной мощности;

b) не менее одной винторулевой колонки;

c) не менее одного крыльчатого движителя; или

d) не менее одного водометного движительного комплекса с кольцевой насадкой.

## **ЧАСТЬ IV ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **ESI-IV-1 Применение переходных положений**

(Главы 19–30, глава 32 и глава 33)

#### **1. Применение переходных положений при сборке частей судна**

##### *1.1 Принципы*

В случае сборки частей различных судов существующая защита предоставляется только тем частям, которые принадлежат судну, сохраняющему свидетельство судна внутреннего плавания. В этой связи на переходные положения можно ссылаться только в случае этих частей. Другие части рассматриваются в качестве нового построенного судна.

##### *1.2 Применение переходных положений в детальном изложении*

1.2.1 В случае сборки частей различных судов на переходные положения можно ссылаться только в случае тех частей, которые принадлежат судну, сохраняющему свидетельство судна внутреннего плавания.

1.2.2 Части, которые не принадлежат судну, которое сохраняет свое судовое свидетельство, рассматриваются в качестве нового построенного судна.

1.2.3 После установки на судно соответствующей части другого судна оно получает номер судна «ЕИИ», которое сохраняет свое свидетельство судна внутреннего плавания в качестве перестроенного судна.

1.2.4 В случае сохранения свидетельства существующего судна внутреннего плавания или выдачи свидетельства нового судна внутреннего плавания после его перестройки в свидетельство этого судна внутреннего плавания дополнительно вносится год изготовления самой старой части этого судна.

1.2.5 Если на судне устанавливается новая носовая секция, то движитель носовой подруливающей системы, установленной в носовой секции, также должен удовлетворять действующим требованиям.

1.2.6 Если на судне устанавливается новая кормовая секция, то движители, установленные в кормовой секции, должны удовлетворять действующим требованиям.

##### *1.3 Примеры*

1.3.1 Судно построено из двух более старых судов (год постройки первого судна – 1968; год постройки второго судна – 1972) Первое судно использовано целиком, за исключением носовой секции; со второго судна использована носовая секция. В собранном виде данное судно получает свидетельство судна внутреннего плавания первого судна. Теперь передняя секция собранного судна должна быть оборудована, в частности, якорными нишами.

1.3.2 Судно построено из двух более старых судов (год постройки первого судна – 1975; год постройки второго судна – 1958, причем самый старый компонент изготовлен в 1952 году.) Первое судно использовано целиком, за исключением носовой секции; со второго судна использована носовая секция. В собранном виде данное судно получает свидетельство судна внутреннего плавания первого судна. Теперь передняя секция собранного судна должна быть оборудована, в частности, якорными нишами. В свидетельстве судна внутреннего плавания дополнительно указывается самый старый компонент первоначального второго судна, изготовленный в 1952 году,

1.3.3 Кормовая секция судна 2001 года постройки крепится к судну 1988 года постройки. Двигатель судна 1988 года постройки остается на судне. В этом случае двигатель подлежит официальному утверждению типа. Двигатель также подлежал бы официальному утверждению типа, если бы он был установлен в кормовой секции 2001 года изготовления.

## **2. Применение переходных положений в случае изменения типа судов (предполагаемое использование судна)**

### *2.1 Принципы*

2.1.1 Что касается данного стандарта, то в случае любого решения о применении переходных положений при изменении типа судна (тип судна; предполагаемое использование судна) ключевое значение должны иметь соображения безопасности.

2.1.2 Если требования в области безопасности, применимые к новому типу судна, отличаются от требований, применимых к старому типу, то это означает изменение типа данного судна; это происходит в том случае, если специальные положения глав 19–30 настоящего стандарта применяются к новому типу, которые не применяются к старому типу.

2.1.3 В случае изменения типа судна все специальные положения и все особые требования, предъявляемые к этому типу судов, должны соблюдаться в полном объеме; в этой связи на переходные положения можно сослаться только в случае этих требований. Это относится также к тем частям, которые демонтированы с существующих судов и подпадают под действие этих особых требований.

2.1.4 Переоборудование танкера в сухогруз не означает изменение типа судна, как оно определено в пункте 2.1.2.

2.1.5 В случае перестройки каютного судна в судно для однодневных экскурсий все новые части должны в полной мере удовлетворять действующим требованиям.

### *2.2 Применение переходных положений в детальном изложении*

2.2.1 Статья 32.02 (2) (НЗП) соответственно, статья 33.02 (2) применяется к частям судна, которые заменены; таким образом, на новые части судна переходные положения распространяться не могут.

2.2.2 В случае тех частей судна, которые не были реконструированы, переходные положения должны применяться и впредь, за исключением частей, указанных во втором предложении пункта 2.1.3.

2.2.3 Если габариты судна были изменены, переходные положения более не распространяются на те части судна, которые были затронуты этими изменениями (например, расстояние до таранной переборки, надводный борт и якорь).

2.2.4 В случае изменения типа судна действуют специальные требования, которые применяются только к новому типу судна. Все части и узлы оборудования, которые были затронуты в результате реконструкции судна, должны удовлетворять действующим требованиям части II и III настоящего Стандарта.

2.2.5 На судно выдается новое или измененное свидетельство судна внутреннего плавания, при этом в позициях 7 и 8 свидетельства делается отметка, указывающая на первоначальную постройку и на реконструкцию.

### *2.3 Примеры*

2.3.1 Грузовое судно (год постройки – 1996) перестраивается в пассажирское судно. В этом случае глава 19 настоящего стандарта применяется ко всему судну без ссылки на переходные положения. Если носовая секция не претерпела изменений ни на основании планов перестройки, ни в соответствии с главой 19, то, согласно статье 3.03, судно не нуждается в оснащении каких бы то ни было якорных ниш.



2.3.2 Буксир (год постройки – 1970) перестраивается в толкач. Физическая перестройка состоит исключительно в замене палубного оборудования и в установке соответствующего толкающего устройства. Все переходные положения для судна 1970 года постройки остаются в силе, за исключением глав 5, 7 (частично), статьи 13.01 и статьи 21.01.

2.3.3 Моторный танкер (год постройки – 1970) перестраивается в толкач. Физическая перестройка состоит в отделении носовой секции от грузовой секции, а также в замене палубного оборудования и в установке соответствующего толкающего устройства. Все переходные положения для судна 1970 года постройки остаются в силе, за исключением глав 5, 7 (частично), статьи 13.01 и статьи 21.01.

2.3.4 Моторный танкер перестраивается в моторное грузовое судно. Моторное грузовое судно должно соответствовать нынешним требованиям техники безопасности на рабочем месте, особенно тем, которые упомянуты в статье 14.04 главы 14 настоящего стандарта.

### **3. Применение переходных положений в случае перестройки пассажирских судов**

#### *3.1 Применение переходных положений в детальном изложении*

3.1.1 Меры по перестройке, которые необходимы для выполнения требований главы 19 независимо от того, когда они осуществляются, не представляют собой перестройку типа «С» по смыслу статьи 32.02 (2), статьи 32.03 (1) или статьи 32.05 (5) соответственно статьи 33.02 и статьи 33.03 настоящего стандарта.

3.1.2 В случае перестройки каютного судна в судно для однодневных экскурсий все новые части должны в полной мере удовлетворять действующим требованиям.

#### *3.2 Примеры*

3.2.1 Пассажирское судно (год постройки – 1995) должно быть оснащено вторым независимым двигательно-движительным комплексом, установленным самое позднее до 1 января 2015 года. Если на этом пассажирском судне никакие другие работы по перестройке не производятся, то расчет остойчивости в соответствии с новыми требованиями не нужен, но при объективной необходимости расчет остойчивости может быть произведен в соответствии с первоначальными требованиями ПОСР или соответствующего государства-члена.

3.2.2 Пассажирское судно (год постройки – 1994; срок действия свидетельства судна внутреннего плавания был продлен последний раз в 2012 году) будет увеличено по длине на 10 м в 2016 году. В дополнение к этому, данное судно должно быть оснащено вторым независимым двигательно-движительным комплексом. Кроме того, необходим новый расчет остойчивости, который должен быть выполнен в соответствии с главой 19 для судов с одним или двумя отсеками.

3.2.3 Пассажирское судно (год постройки – 1988) получает более мощный двигательно-движительный комплекс, включая гребные винты. Поскольку в данном случае речь идет о столь существенной перестройке, что расчет остойчивости требуется в обязательном порядке. Это должно осуществляться в соответствии с действующими требованиями.