



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 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)****Поправки к пересмотренному варианту резолюции № 61:
Специальные требования к пассажирским судам,
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)****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. На своей пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутреннем судоходстве (SC.3/WP.3) предложила Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМТО) представить подробное предложение о специальных положениях, касающихся пассажирских судов, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров.



3. КЕМТО предлагает добавить в приложение к Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (резолюция № 61, пересмотренный вариант) новую главу 15B «Специальные требования к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров». Проект, содержащийся в приложении, разработан на основе предыдущего сообщения КЕМТО (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/16) с должным учетом пунктов 4–6.

4. Недавно, в 2019 году, SC.3/WP.3 приступила к работе по согласованию резолюции № 61 (которая была ранее приведена в соответствие с директивой 2006/87/ЕС) с Европейским стандартом, устанавливающим технические требования к судам внутреннего плавания. Стандарт ES-TRIN был подготовлен Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего водного транспорта (ЕКСВС). Жесткие требования этой директивы носят технический характер: т. е. относятся к конструкции и эксплуатации этого типа судов, но не относятся к зоне судоходства.

5. Директива 2006/87/ЕС, после ее вступления в силу 30 декабря 2006 года, обусловила:

- значительное сокращение заказов на суда этого типа во многих европейских странах;
- приобретение судовладельцами только подержанных судов и небольшого числа новых построенных судов только на основе соответствующих исключений, предоставленных классификационными обществами и администрациями для эксплуатации в соответствующей ограниченной зоне судоходства.

6. Вступление в силу директивы (ЕС) 2016/1629, которая отменяет директиву 2006/87/ЕС, вряд ли позволит улучшить существующее положение. Однако некоторые классификационные общества применяют специальные требования к пассажирским судам длиной не более 24 м и разрешают им перевозить не более 150 пассажиров. Предлагаемая поправка направлена на урегулирование этой ситуации и в случае ее принятия в качестве части приложения к резолюции № 61 могла бы стать эффективным средством, способствующим удовлетворению потребностей этого сектора.

Приложение

Проект главы 15В «Специальные требования к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров»

15В-1 Общие сведения

15В-1.1 Для целей настоящей главы термин «суда, которые совершают однодневные рейсы», означает пассажирские суда, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров.

15В-1.2 Данная глава применяется к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы, с корпусами из стали, армированного волокном пластика (волокнита) или алюминиевых сплавов.

15В-2 Прочность и остойчивость

15В-2.1 Прочность корпуса должна удовлетворять требованиям признанного классификационного общества;

15В-2.2 При проверке остойчивости неповрежденного судна методом расчетов применяют положения главы 15 с должным учетом следующих моментов:

а) угол крена, возникающего под воздействием моментов вследствие суммирования двух моментов, обусловленных пассажирами и ветром, не должен превышать 12°;

б) угол крена, возникающего вследствие циркуляции судна, не должен превышать 10° и рассчитывается по следующей формуле:

$$M_{\Gamma} = C_{dr} \times C_B \times v^2 \times \frac{\Delta}{L_{WL}} \times \left(KG - \frac{T}{2} \right),$$

где:

C_{dr} = коэффициент; $C_{dr} = 0,20$;

C_B = коэффициент полноты водоизмещения (если он неизвестен, его принимают равным 1,0);

v = максимальная скорость судна в [м/с];

Δ = водоизмещение судна в [т];

L_{WL} = длина по ватерлинии при наибольшей осадке в [м];

KG = расстояние от центра тяжести до линии киля в [м];

T = осадка в [м].

15В-2.3 При действии кренящего момента, обусловленного:

а) суммированием двух моментов вследствие скопления пассажиров и воздействия ветра,

б) воздействием моментов, возникающих вследствие циркуляции судна, остаточный надводный борт должен составлять не менее 0,20 м.

15B-2.4 Расстояние безопасности для судов с иллюминаторами или другими отверстиями в корпусе ниже палубы переборок, не являющимися водонепроницаемыми, должно составлять не менее 0,10 м в случае воздействия:

- a) кренящего момента, возникающего в результате суммирования двух моментов вследствие скопления пассажиров и ветра;
- b) кренящего момента, возникающего вследствие циркуляции.

15B-2.5 подтверждение остойчивости поврежденного судна не требуется для судов, совершающих однодневные рейсы, при условии, что:

- a) данное судно не классифицируется в качестве высокоскоростного судна;
- b) судно осуществляет рейсы продолжительностью не более одного часа от безопасной якорной стоянки или гавани.

15B-3 Расстояние безопасности и надводный борт

15B-3.1 Величина надводного борта должна равняться, по меньшей мере, сумме следующих значений:

- a) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при угле крена, возникающего в результате действия моментов вследствие скопления пассажиров и циркуляции, и
- b) остаточного надводного борта в соответствии с пунктом 15B-2.3.

Для судов без прочной палубы расстояние безопасности должно составлять не менее 500 мм.

15B-3.2 Расстояние безопасности должно равняться, по меньшей мере, сумме следующих значений:

- a) измеренного по наружной обшивке дополнительного погружения борта, которое происходит при угле крена, возникающего в результате действия моментов вследствие скопления пассажиров и циркуляции, и
- b) остаточного расстояния безопасности в соответствии с 15B-2.4.

Однако надводный борт должен составлять не менее 300 мм.

15B-4 Помещения и места для пассажиров

15B-4.1 Для пассажирских судов, осуществляющих рейсы продолжительностью не более 30 минут и/или на расстояние менее 8 км от берега, туалеты для пассажиров можно не оборудовать.

15B-4.2 Открытые носовые и кормовые зоны могут рассматриваться в качестве зон сбора при условии, что они оборудованы поручнями, входными решетчатыми воротами с обеих сторон и двумя выходными дверями в пассажирской каюте.

15B-4.3 Пассажирские суда, совершающие рейсы продолжительностью не более 30 минут и/или на расстояние менее 8 км от берега, специальными зонами и местами, предназначенными для использования лицами с ограниченной мобильностью, можно не оборудовать.

15B-5 Двигательно-движительный комплекс

15B-5.1 Для пассажирских судов, осуществляющих рейсы продолжительностью не более 30 минут от берега и/или на расстояние менее 8 км от безопасной гавани, второй независимый двигательно-движительный комплекс не требуется.

15B-5.2 В случае повреждения или неисправности привода должна быть предусмотрена возможность приведения в действие второго независимого привода или ручного привода в течение 30 секунд.

15B-6 Спасательные средства

15B-6.1 В случае, если пассажирское судно, осуществляющее однодневные рейсы, имеет хорошие параметры маневренности и оснащено видеокамерой, расположенной на корме, и совершает рейсы продолжительностью не более 30 минут и/или на расстояние менее 8 км от берега, судовые шлюпки можно не предусматривать.

15B-6.2 Пассажирские суда, осуществляющих рейсы продолжительностью не более 30 минут и/или на расстояние менее 8 км от берега, должно быть оборудовано следующими индивидуальными спасательными средствами: индивидуальными спасательными жилетами для всех лиц, находящихся на борту, дополнительными детскими спасательными жилетами в количестве, равном 10% от общего числа лиц, и по меньшей мере тремя спасательными кругами.
