



---

**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 восьмая сессия**

Женева, 17–19 февраля 2021 года

Пункт 5 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)****Предложения по поправкам к приложению ко второму  
пересмотренному варианту резолюции № 61, основанные  
на Европейском стандарте, устанавливающем  
технические требования для судов внутреннего  
плавания, издание 2021 года****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2021 год, часть 5 «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/75/6 (раздел 20), пункт 20.51).
2. Следует напомнить, что на шестидесятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла решение согласовать приложение к резолюции № 61 с Европейским стандартом, устанавливающим технические требования для судов внутреннего плавания (стандарт ЕС-ТТЦВП), принятым Европейским комитетом по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) (ECE/TRANS/SC.3/203, пункт 67). 13 октября 2020 года КЕСНИ выпустил издание 2021 года стандарта ЕС-ТТЦВП, которое заменяет собой издание 2019 года (см. <https://www.cesni.eu/en/documents/es-trin-2021/>).
3. В приложении к настоящему документу содержатся недавно включенные в ЕС-ТТЦВП положения, которые могут иметь отношение к приложению к резолюции № 61 и быть использованы для дальнейшей работы.



## Приложение

### **Новые положения Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (издание 2021 года), которые могут иметь отношение к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61**

#### **I. Глава 4 «Расстояние безопасности, надводный борт и марки осадок»**

##### **Статья 4.03 Марки осадок**

1. Зона R эквивалентна зоне 3.
2. Плоскость максимальной осадки для каждой разрешенной зоны определяется таким образом, чтобы одновременно соблюдались предписания в отношении надводного борта, расстояния безопасности и максимальной расчетной осадки судна.
3. Плоскость максимальной осадки обозначается с помощью хорошо видимых и нестираемых марок осадок.
4. Марки осадки должны наноситься следующим образом:
  - а) самая верхняя марка осадки наносится в направлении к корме и представляет собой прямоугольник длиной 300 мм и высотой 30 мм с горизонтальным основанием, совпадающим с плоскостью максимальной допустимой осадки. Если самая верхняя марка осадки является маркой осадки для зоны 3, то высота ее составляет 40 мм.
  - б) дополнительные марки осадки наносятся в направлении к носу судна, и для них действуют следующие положения:
    - аа) марки осадки для зоны 3 состоят из прямоугольника длиной 300 мм и высотой 40 мм;
    - bb) марки осадки для зон 1 и 2 представляют собой прямоугольник длиной 150 мм и высотой 30 мм с горизонтальным основанием, совпадающим с плоскостью максимальной допустимой осадки;
    - с) если добавляемая марка осадки для зоны 3 или 4 совпадает с самой верхней маркой осадки, то последняя не обязательна.
5. Рядом с марками осадки в направлении к носу судна указывается соответствующий номер зоны в виде цифр высотой 60 мм и шириной 40 мм; для зоны 4 указывать номер необязательно.
6. Марки осадки, предусмотренные пунктами 4 и 5, и их ориентация должны соответствовать рисунку 2.

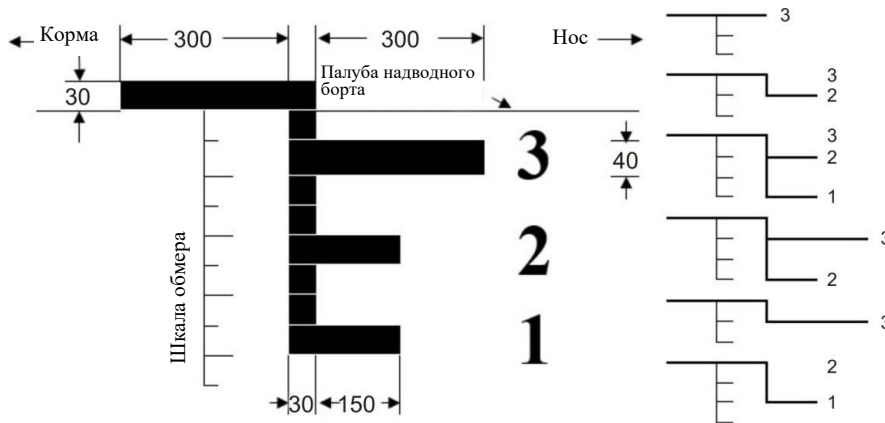


Рис. 2

7. Суда должны иметь по меньшей мере три пары марок осадок, одна из которых располагается в точке, соответствующей  $1/2$  длины  $L$ , а две другие — на расстоянии, равном приблизительно  $1/6$  длины  $L$ , от носовой и, соответственно, кормовой оконечностей.

8. Марки или обозначения, которые в результате следующего освидетельствования признаются недействительными, должны быть удалены или обозначены как недействительные под наблюдением органа по освидетельствованию. Неразборчивые марки осадки могут быть заменены лишь под надзором органа по освидетельствованию.

9. Если обмер судна проводится в соответствии с Конвенцией об обмере судов внутреннего плавания 1966 года и марка обмера находится на той же высоте, что и самая верхняя из марок осадки, предписанных в пункте 4, то эта марка обмера считается также маркой осадки для этой зоны; в свидетельство судна внутреннего плавания при этом вносится соответствующая отметка.

10. В отступление от пункта 7

а) на судах длиной  $L$  менее 40 м могут наноситься только две пары марок осадки на расстоянии, примерно равном одной четвертой длины  $L$ , от носовой и, соответственно, кормовой оконечностей;

б) на судах, которые не предназначены для перевозки грузов, может наноситься только одна пара марок осадки приблизительно в середине длины судна.

11. Если плоскость максимальной осадки судна для одной или нескольких зон была определена исходя из предположения о том, что закрытие трюмов может обеспечить брызгонепроницаемость, и если расстояние между плоскостью максимальной осадки и верхней кромкой комингсов меньше допустимого расстояния безопасности для соответствующей зоны, то должна быть определена максимальная осадка для плавания с открытыми трюмами.

В свидетельство судна внутреннего плавания должно быть внесено следующее:

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

12. В случае судов с открытыми трюмами, помимо положений пункта 7, марки осадки для соответствующих зон дополняют направленным к корме прямоугольником длиной 75 мм и высотой 30 мм с горизонтальным основанием, совпадающим с уровнем максимально допустимой осадки для плавания в соответствующей зоне с открытыми трюмами.

13. Марки осадки, предусмотренные пунктом 12, и их ориентация должны соответствовать рисунку 3.

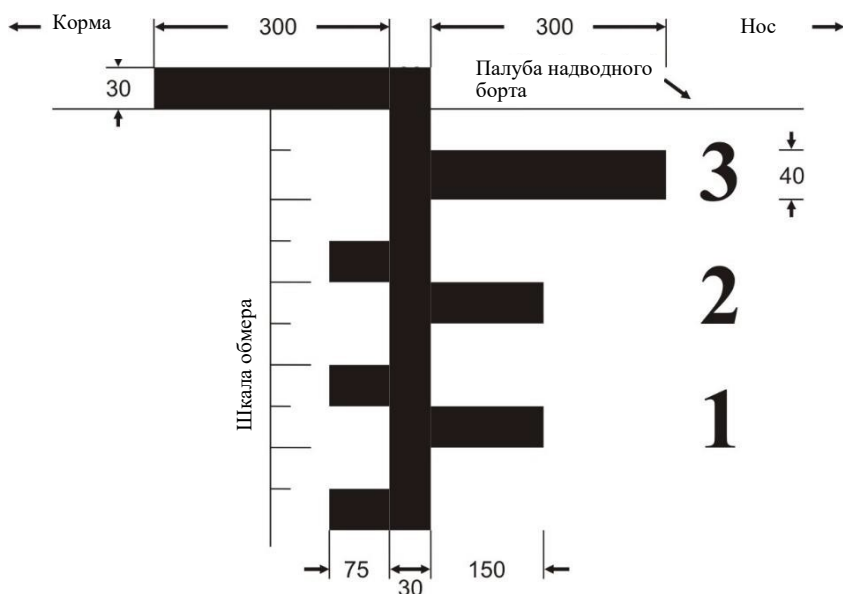


Рис. 3

## II. Глава 8 «Конструкция двигателей»

### Статья 8.10

#### Шум, производимый судами

1. Шум, производимый судном на ходу, и в частности шум, производимый воздухозаборниками и выхлопными устройствами, должен ограничиваться надлежащими средствами.
2. Уровень шума, производимого судном на ходу, не должен превышать 70 дБ(А) на расстоянии 25 м от борта судна.
3. За исключением погрузо-разгрузочных работ, уровень шума, производимого судном, стоящим на стоянке, не должен превышать 60 дБ (А) на расстоянии 25 м от борта судна.

## III. Глава 10 «Электрическое оборудование и электрические установки»

### Статья 10.11

#### Батареи, аккумуляторы и их зарядные устройства

...

14. В случае одновременного питания бытовой аппаратуры в процессе зарядки при выборе соответствующего зарядного устройства необходимо принимать во внимание потребность бытовой аппаратуры в мощности. Независимо от потребности в фактической мощности необходимо следить за тем, чтобы напряжение зарядки составляло не более 120 % от номинального напряжения. Для тяговых батарей это значение увеличивается до 125 %.

15. В случае литий-ионных аккумуляторов применяются требования европейского стандарта EN 62619:2017 и EN 62620:2015.

...

17. Помещения, в которых хранятся литий-ионные аккумуляторы, должны соответствовать следующим требованиям:

а) эти помещения должны быть защищены от возгорания одного или нескольких литий-ионных аккумуляторов на основе разработанной экспертом концепции противопожарной защиты

- аа) с учетом другого оборудования, находящегося в том же помещении,
- bb) с учетом инструкций изготовителя литий-ионных аккумуляторов,
- сс) включая положения о системах сигнализации.

Концепция противопожарной защиты не обязательна, если литий-ионные аккумуляторы хранятся в огнеупорном корпусе, который оснащен

- аа) по крайней мере одним устройством мониторинга (возгорания и теплового пробоя) и
- bb) в отступление от статьи 13.06, одной подходящей стационарной установкой пожаротушения для защиты объектов.

б) В случае, указанном в первом предложении подпункта а), эти помещения должны быть экранированы перегородками А60.

с) Эти помещения или литий-ионные аккумуляторы, размещенные в огнеупорном корпусе, должны обслуживаться системой механической вентиляции, сообщающейся с открытой палубой. Выпускной трубопровод системы вентиляции должен быть расположен таким образом, чтобы не создавать опасности для людей на судне.

Эти требования не применяются, если суммарная емкость литий-ионных аккумуляторов в помещении составляет менее 20 кВт/ч.

18. Требования пунктов 16 и 17 не распространяются на аккумуляторы с мощностью зарядки менее 0,2 кВт.

#### IV. Глава 13 «Оборудование»

##### Статья 13.03 Переносные огнетушители

...

2. В качестве переносных огнетушителей, требуемых в соответствии с пунктом 1, могут использоваться только порошковые огнетушители, вес содержимого которых составляет не менее 6 кг, или другие переносные огнетушители с эквивалентной огнетушащей способностью. Они должны быть пригодны для тушения пожаров классов А, В и С.

В отступление от вышеприведенного требования, на судах без установок, работающих на сжиженном газе, допускается применение пенных огнетушителей с использованием водной пленкообразующей пены (ВПП) с морозостойкостью до  $-20^{\circ}\text{C}$ , даже если они не пригодны для тушения пожаров класса С. Минимальная емкость этих огнетушителей составляет 9 литров.

Для помещений, где вероятно возникновение пожаров, связанных с растительными или животными маслами и жирами, орган по освидетельствованию может потребовать один или несколько переносных огнетушителей, пригодных для тушения пожаров класса F. Такие переносные огнетушители указываются в пункте 52 свидетельства судна внутреннего плавания.

Все огнетушители должны быть пригодны для тушения пожаров в электрических системах с напряжением до 1000 В.

3. Кроме того, могут использоваться порошковые, водяные или пенные огнетушители, которые пригодны, по крайней мере, для тушения того класса пожара, который наиболее вероятен в помещении, для которого они предназначены.

## V. Глава 15 «Жилые помещения»

### Статья 15.02

#### Особые предписания, касающиеся конструкции жилых помещений

...

#### 11. Двери

a) должны иметь проем, верхняя кромка которого находится на высоте не менее 1,90 м над палубой или над полом, при ширине просвета не менее 0,60 м. Предписанная высота может быть обеспечена при помощи наложения скользящих или откидных крышек или задвижек;

b) для них должна быть предусмотрена возможность открытия наружу с обеих сторон;

c) двери, расположенные вдоль путей эвакуации, не должны, будучи открытыми, затруднять эвакуацию людей;

d) для дверей, запираемых изнутри, должна быть предусмотрена возможность открытия снаружи в аварийной ситуации.

Высота порогов не должна составлять более 0,40 м; вместе с тем должны соблюдаться также другие предписания по технике безопасности.

## VI. Глава 19 «Специальные требования к пассажирским судам»

### Статья 19.07

#### Двигательно-рулевой комплекс

...

2. Второй независимый двигательно-рулевой комплекс должен быть расположен в отдельном машинном отделении или служебном электротехническом отделении. Если оба отделения имеют общие перегородки, то последние должны иметь конструкцию в соответствии с пунктом 2 статьи 19.11.

## VII. Глава 26 «Особые положения, применяемые к прогулочным судам»

### Статья 26.01

#### Применение части II

1. Прогулочные суда должны соответствовать следующим требованиям:

...

h) из главы 13:

пункты 2, 3 и 5–14 статьи 13.01, пункты 1 а)–с) и 3) а)–h) статьи 13.02, пункты 1 а), b) и d) статьи 13.03: однако на борту должно быть по меньшей мере два огнетушителя; пункты 2–6 статьи 13.03, статья 13.04, статьи 13.04, 13.05, 13.07 и 13.08;

...

## VIII. Приложение 8 «Дополнительные положения, применимые к судам, работающим на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С»

### 2.8 Система заправки СПГ

...

2.8.6 Топливозаправочный коллектор должен быть конструктивно рассчитан на то, чтобы выдерживать обычные механические нагрузки, возникающие в ходе заправки.

Соединительные муфты должны быть сухо-разъемного типа и оснащены соответствующими резервными соединениями сухого разъема.

...

2.8.9 Все компоненты системы бункеровки должны соответствовать европейскому стандарту EN 20519:2017 (5.3–5.7).

## IX. Инструкции по применению технического стандарта

### A. ESI-I-1 «Заполнение свидетельств судна внутреннего плавания»

#### 4. Пояснения по поводу отдельных позиций

Самоочевидные позиции ниже не рассматриваются.

...

10. В случае судов, на которые выдано свидетельство Сообщества и которые допускаются к судоходству по Рейну, т. е.

а) те, которые полностью соответствуют требованиям этого стандарта, включая переходные положения главы 32, и

б) те, на которые не распространяются переходные положения главы 33 или ограничения, предусмотренные для зоны 4,

к подпункту «– на водных путях ЕС в зоне(ах)<sup>(\*)</sup>» добавляют следующие слова:

а) Рейн или

б) зона R.

Следует напомнить, что на основании статьи 1.04 и приложения О к Правилам освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) признала эти свидетельства Сообщества эквивалентными, тем самым предоставив их держателю право прохода по швейцарскому участку Рейна до Миттлере Брюкке.

...

### B. ESI-II-9 «Специальные якоря с пониженной массой»

#### Раздел 1

#### Разрешенные специальные якоря

Таблица, добавление новой позиции 18

| <i>Якорь №</i>       | <i>Допустимое сокращение якорной массы (%)</i> | <i>Компетентный орган</i> |
|----------------------|--|---------------------------|
| 18. Якорь НУТ-12 ННР | 40 %   | Нидерланды                |