



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України надсилає до листа від 08.04.2021 № 1223/46/14-21 на заміну проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро» (далі – проєкт акта) у зв'язку технічним коригуванням тексту проєкту акта відповідно до наданих Державною службою морського та річкового транспорту України пропозицій та зауважень.

Додатки: 1. Копія проєкту акта на 26 арк. в 1 прим.
2. Копія пояснювальної записки на 2 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

424519 *

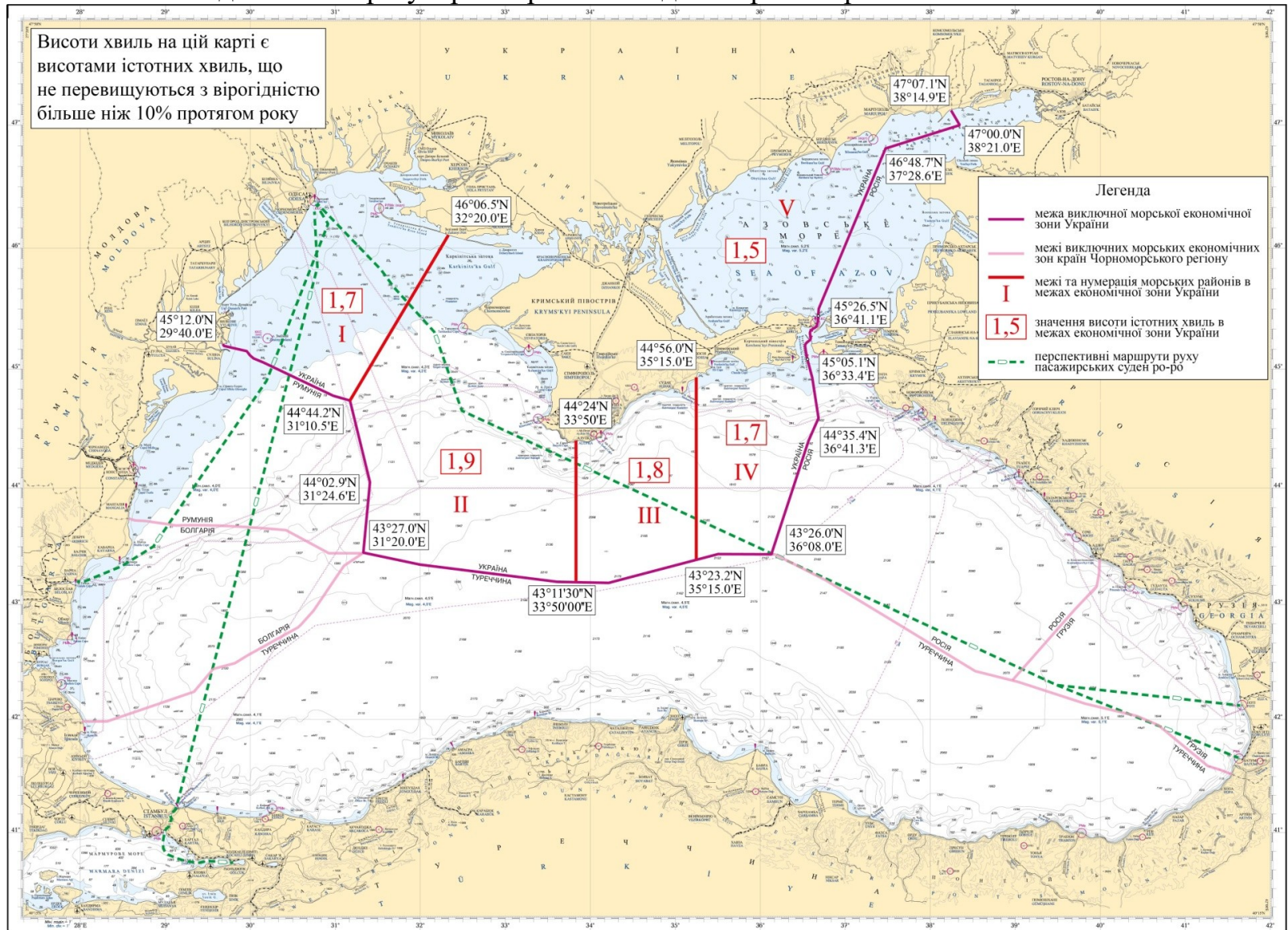
Оксана Чеваль 351 41 87



№1462/46/14-21 від 26.04.2021 на №2741/02/15-21 від 13.04.2021

Додаток 1
до Вимог щодо остійності пасажирських
суден ро-ро
(пункт 5 розділу I)

Морські райони Чорного та Азовського морів у межах морської економічної зони України та застосовні
значення висоти істотних хвиль для морських районів, які перетинають пасажирські судна ро-ро, що
здійснюють регулярні перевезення до/з портів України



Висота істотних хвиль, що не перевищується з імовірністю понад 10%,
у метрах щодо кожного з виділених районів, щомісячно *

Місяць Район	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Середньорічне значення	Найбільше значення за рік
I	2.3	2.2	1.8	1.5	1.1	1.0	1.0	1.3	1.6	2.0	1.9	2.3	1,7	2,3
II	2.5	2.3	1.9	1.6	1.1	1.0	1.1	1.4	1.6	2.1	1.9	2.5	1,9	2,5
III	2.2	2.2	1.9	1.6	1.0	1.1	1.1	1.4	1.6	2.0	1.9	2.3	1,8	2,3
IV	2.1	2.2	1.9	1.6	1.0	1.1	1.1	1.4	1.5	1.9	1.9	2.2	1,7	2,2
V	1.9	2.3	1.5	1.3	1.0	1.0	1.0	1.2	1.5	2.0	1.9	1.8	1,5	2,3

* Під час розрахунку висоти істотних хвиль для певних районів виключної морської економічної зони України ДУ «Держгідрографія» використовувала дані ре-аналізу, надані для вільного доступу Європейським центром з питань зміни клімату Copernicus Climate Change Service (C3S) (<https://cds.climate.copernicus.eu/>). Використано останню версію набору даних ERA5, що є ре-аналізом п'ятого покоління ECMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecasts) для глобального клімату і погоди. Ре-аналіз об'єднує дані моделі зі спостереженнями в глобально повний і узгоджений набір даних з використанням законів фізики. Цей принцип асиміляції даних, заснований на методі, який використовується центрами чисельного прогнозування погоди, де кожні кілька годин попередній прогноз об'єднується з новими доступними спостереженнями, є оптимальним способом отримання нової найкращої оцінки стану природного середовища. Повторний аналіз працює в такий самий спосіб, але з меншою спроможністю, щоб забезпечити надання набору даних за кілька десятиліть.

Для розрахунку бралися такі дані щодо істотної висоти комбінованих вітрових хвиль із просторовою здатністю $0.5^\circ \times 0.5^\circ$, дискретністю 3 години, за період 2011–2020 років.

№ з/п	Координати	
1	45°12.00'N	29°40.00'E
2	45°09.00'N	29°58.00'E
3	45°05.40'N	30°02.50'E
4	45°03.30'N	30°09.10'E
5	44°46.70'N	30°58.60'E
6	44°44.40'N	31°10.50'E
7	44°02.90'N	31°24.60'E
8	43°27.00'N	31°20.00'E
9	43°20.70'N	32°00.00'E
10	43°11.80'N	33°36.60'E
11	43°11.30'N	34°13.20'E
12	43°26.10'N	35°30.40'E
13	43°26.00'N	36°08.00'E
14	44°24.00'N	36°34.30'E
15	44°35.40'N	36°41.30'E
16	44°55.70'N	36°36.90'E
17	45°05.10'N	36°33.40'E

Додаток 2
до Вимог щодо остійності
пасажирських суден ро-ро
(пункт 9 розділу I)

Метод модельного випробування

1. Загальні положення

1. Метою цього методу модельного випробування є запровадження надійної процедури оцінювання живучості пошкодженого пасажирського судна ро-ро в разі хвилювання моря. Під час випробувань, передбачених пунктом 5 розділу II цих Вимог, судно повинно бути здатним протистояти хвилюванню моря, яке визначено у розділі 3 цього додатка, у разі найнесприятливішого розвитку подій.

2. Пояснення позначень

LOA – повна довжина судна;

L_{BP} – відстань між перпендикулярами;

h_s – висота істотних хвиль;

B – теоретична ширина судна;

T_P – максимальний період;

T_Z – період видимих хвиль;

T_A – осадка кормою;

T_M – осадка на міделі;

T_F – осадка носом;

M_{pass} – кренувальні моменти, що виникають у результаті скупчення пасажирів;

M_{launch} – кренувальні моменти, що виникають в разі спуску з одного борту всіх рятувальних шлюпок і плотів із повним комплектом людей і забезпеченням за допомогою шлюпбалок і кран-балок;

M_{wind} – кренувальні моменти, що виникають від тиску вітру.

2. Модель судна

1. Модель судна повинна копіювати реальне судно як у зовнішній конфігурації, так і у внутрішньому розміщенні, зокрема стосовно всіх пошкоджених приміщень, що впливають на процес затоплення та заливання палуби водою. Необхідно використовувати вихідні осадку, диферент, крен та граничну експлуатаційну висоту центра ваги над кілем KG, що відповідають найгіршому випадку пошкодження. Окрім того, випадок чи випадки випробувань, що розглядаються, повинні моделювати найгірший випадок або випадки пошкодження, визначені відповідно до пункту 2.3.2 Стандарту СОЛАС 90, беручи до уваги загальну площу під позитивною кривою відновлювального

плеча GZ, а центральна лінія отвору пошкодження повинна перебувати в межах такого діапазону:

1) $\pm 35\%$ (L_{BP}) від міделя судна;

2) якщо пошкодження, зазначене в підпункті 1 цього пункту, розташоване за межами $\pm 10\%$ (L_{BP}) 0% від міделя судна, то знадобиться проведення додаткового випробування для найгіршого, згідно зі Стандартом СОЛАС 90, випадку пошкодження, яке знаходиться в межах $\pm 10\%$ (L_{BP}) від міделя судна.

2. Модель судна повинна відповідати таким вимогам:

1) довжина між перпендикулярами (L_{BP}) повинна становити не менше ніж 3 м або мати довжину, що відповідає масштабу моделі 1:40, залежно від того, яке із значень більше, а вертикальний розмір повинен становити не менше ніж три стандартні висоти надбудови над палубою перегорожок (палубою надводного борту);

2) товщина корпусу затоплених приміщень не повинна перевищувати 4 мм;

3) як у непошкодженому, так і в пошкодженному стані модель повинна відповідати відповідній водотоннажності та маркам осадки (T_A , T_M , T_F , з лівого та правого борту) з максимальним допустимим відхиленням у будь-якій марці осадки +2 мм. Носова та кормова марки осадки повинні розміщуватися якомога ближче до носового перпендикуляру (FP) та кормового перпендикуляру (AP);

4) усі пошкоджені відсіки та вантажні приміщення ро-ро повинні бути змодельовані з точними поверхнями та правильним коефіцієнтом проникності (фактичні значення та розподіл), що забезпечує правильне відображення маси води, яка потрапила всередину судна, та розподілу цієї маси;

5) характеристики руху реального судна повинні бути правильно змодельованими, з приділенням особливої уваги допустимому відхиленню метацентричної висоти (GM) у непошкодженому стані та радіусу інерції мас під час руху в разі бортової та кільової хитавиці. Обидва радіуси повинні вимірюватися на моделі, яка знаходиться в повітряному середовищі, а їх значення мають перебувати в діапазонах: від 0,35 В до 0,4 В – у разі бортової хитавиці та від 0,2 LOA до 0,25 LOA – у разі кільової хитавиці;

6) основні конструктивні елементи такі, як водонепроникні перегородки, отвори та засоби випуску повітря тощо, які розміщені над та під палубою перегорожок і пошкодження яких може призвести до асиметричного затоплення, повинні бути, наскільки це можливо, правильно змодельованими, для того щоб відображати реальну ситуацію затоплення. Вентиляція та засоби

перепуску води повинні бути сконструйовані з мінімальним поперечним перерізом 500 мм²;

7) форма пробоїни повинна бути такою:

трапецієвидний профіль, бік якого формує кут нахилу 15° по вертикалі і шириною біля розрахункової ватерлінії визначеною відповідно до пункту 4.1 Стандарту СОЛАС 90;

профіль у формі рівнобедреного трикутника в горизонтальній площині з висотою, що дорівнює $B/5$, відповідно до пункту 4.2 Стандарту СОЛАС 90. Якщо бортові цистерни встановлені в межах $B/5$, довжина пошкодження в місці бортових цистерн повинна становити не менше ніж 25 мм.

Незалежно від форм пробоїн, зазначених в підпункті 7 цього пункту, усі відсіки, що були визначені як пошкоджені під час розрахунку найгіршого(их) випадку(ів) пошкодження, визначених згідно з пунктом 2.3.2 Стандарту СОЛАС 90, повинні бути затоплені під час проведення модельних випробувань.

3. Модель судна при затопленні у стані рівноваги повинна мати крен на додатковий кут, що відповідає куту, створеному кренувальним моментом

$M_h = \max (M_{pass}; M_{launch}; M_{wind})$, але в жодному разі кінцевий крен не може становити менше ніж 1° у напрямку пошкодження.

Кренувальні моменти M_{pass} , M_{launch} та M_{wind} , є такими як це визначено в пункті 2.3.4 Стандарту СОЛАС 90. Для існуючих суден цей кут може дорівнювати 1°.

3. Процедура проведення випробувань

1. Випробування моделі має проводитися на нерегулярних хвилях із довгим гребнем, визначених спектром JONSWAP, із висотою істотних хвиль h_s , коефіцієнтом максимального зростання $\gamma = 3,3$ та максимальним періодом

$TP = 4 \sqrt{h_s}$, ($TZ = TP / 1,285$), де h_s – висота істотних хвиль для морського району експлуатації, імовірність перевищення якої становить не більше 10% протягом року, але яка обмежується максимальною висотою 4 м.

При цьому повинні бути дотримані такі умови:

1) ширина басейна повинна бути достатньою для уникнення контакту або іншої взаємодії з бортами басейну, але не менше ніж $(L_{BP}) + 2$ м;

2) глибина басейну повинна бути достатньою для правильного моделювання хвиль, але не менше ніж 1 м;

3) для використання репрезентативного відтворення хвиль вимірювання повинні проводитися перед випробуванням у трьох різних місцях у межах діапазону дрейфу;

4) найближчий до генератора хвиль зонд хвиль повинен перебувати в місці розташування моделі на початку випробування;

5) відхилення (h_s) та (TP) повинно перебувати в межах ± 5 % для трьох місць.

б) протягом випробувань, для цілей схвалення, похибка $+2,5\%$ в h_s , $\pm 2,5\%$ в T_p та $\pm 5\%$ в T_z повинні допускатися для зонда, що розташовується ближче до генератора хвиль.

2. Модель повинна мати змогу вільно дрейфувати та розміщуватися до хвиль бортом (напрямок 90°) з пробойною, що розміщена у напрямку до набігаючих хвиль, без жодної швартовної системи, постійно прикріпленої до моделі, що використовується.

Для забезпечення напрямку руху бортових хвиль приблизно 90° під час модельного випробування мають виконуватися такі вимоги:

1) троси для управління курсом, призначені для незначного коригування, повинні розміщуватися в діаметральній площині носової і кормової частин судна симетрично та на рівні між положенням граничної експлуатаційної висоти центра ваги над кілем (KG) та пошкодженою ватерлінією;

2) швидкість візка повинна дорівнювати реальній швидкості дрейфу моделі з коригуванням швидкості в разі потреби.

3. Необхідно провести не менше ніж 10 випробувань. Тривалість кожного випробування повинна бути достатньою для того, щоб досягти стійкого стану моделі, але не повинна становити менше ніж 30 хвилин у реальному часі. Для кожного випробування потрібно використовувати різну гряди хвиль.

4. Критерії живучості судна

1. Рівень живучості моделі вважається достатнім, якщо їй вдалося досягнути стійкого стану під час проведення послідовних випробувань, як це вимагається пунктом 3 розділу 3 цього Додатка.

2. Модель вважається такою, що перекинулась, якщо спостерігаються кути крену, що перевищують 30° відносно вертикальної вісі, або стійкий (осереднений) крен перевищує 20° протягом періоду більше ніж 3 хвилини реального часу, навіть, якщо досягнуто стійкого стану.

5. Документація щодо випробування

1. Морська адміністрація повинна заздалегідь схвалити програму модельного випробування.

2. Випробування повинні бути задокументовані шляхом складання звітів та відеозапису або інших візуальних записів, що містять усю належну інформацію щодо моделі та результатів випробування, які повинна схвалити Морська адміністрація. Звіти повинні обов'язково містити теоретичні та вимірні спектри хвиль і статистичні дані (h_s , T_p , T_z) підйому хвиль у трьох різних місцях у басейні для отримання репрезентативної гряди хвиль, а також інформацію щодо модельних випробувань – часові проміжки для основних

статистичних даних щодо вимірювання підйому хвиль близько до генератора хвиль та записи про бортову, вертикальну та кильову хитавицю, а також про швидкість дрейфу.

**ПЕРЕЛІК ОБЛАДНАННЯ
ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА (ФОРМА Р)**

RECORD OF EQUIPMENT FOR PASSENGER SHIP SAFETY (FORM P)

Перелік обладнання згідно з Міжнародною конвенцією про охорону людського життя на морі 1974 року з поправками.

Record of equipment for compliance with the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

1. ДАНІ ПРО СУДНО / PARTICULARS OF SHIP

Назва судна
Name of ship

Регістровий номер або позивний сигнал
Distinctive number or letters

Кількість пасажирів, на яку видано Свідоцтво
Number of passengers for which certified

Мінімальна кількість осіб потрібної кваліфікації для забезпечення роботи радіоустановок
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations

2. ОПИС РЯТУВАЛЬНИХ ЗАСОБІВ / DETAILS OF LIFE-SAVING APPLIANCES

Загальна кількість людей, для яких передбачені рятувальні засоби Total number of persons for which life-saving appliances are provided			
		Лівий борт Port side	Правий борт Starboard side
2	Загальна кількість рятувальних шлюпок Total number of lifeboats		
2.1	Загальна кількість людей, на яку розраховані рятувальні шлюпки Total number of persons accommodated by them		
2.2	Кількість частково закритих рятувальних шлюпок (Правило III/21 і розділ 4.5 Кодексу LSA) Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.5)		
2.3	Кількість самовідновних частково закритих рятувальних шлюпок (Правило III/43 ¹) Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43 ¹)		
2.4	Кількість повністю закритих рятувальних шлюпок (Правило III/21 і розділ 4.6 Кодексу LSA) Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.6)		
2.5	Інші рятувальні шлюпки Other lifeboats		
2.5.1	Кількість Number		
2.5.2	Тип Type		

¹ Див. поправки 1983 року до Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі (MSC.6(48)), які застосовуються до суден, побудованих 1 липня 1986 року або після цієї дати, але до 1 липня 1998 року.

Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998.

3	Кількість моторних рятувальних шлюпок (включені до загальної кількості рятувальних шлюпок, що вказана вище) Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	
3.1	Кількість рятувальних шлюпок, обладнаних прожекторами Number of lifeboats fitted with searchlights	
4	Кількість чергових шлюпок Number of rescue boats	
4.1	Кількість шлюпок, що включені до загальної кількості рятувальних шлюпок, вказаних вище Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	
4.2	Кількість шлюпок, які є швидкісними черговими шлюпками Number of boats which are fast rescue boats	
5	Рятувальні плоти Liferafts	
5.1	Рятувальні плоти, що потребують спускових пристроїв схваленого типу Those for which approved launching appliances are required	
5.1.1	Кількість рятувальних плотів Number of life rafts	
5.1.2	Кількість людей, на яку розраховані рятувальні плоти Number of persons accommodated by them	
5.2	Рятувальні плоти, що не потребують спускових пристроїв схваленого типу Those for which approved launching appliances are not required	
5.2.1	Кількість рятувальних плотів Number of liferafts	
5.2.2	Кількість людей, на яку розраховані рятувальні плоти Number of persons accommodated by them	
6	Кількість морських евакуаційних систем (МЕС) Number of Marine Evacuation Systems (MES)	
6.1	Кількість рятувальних плотів, яку вони обслуговують Number of liferafts served by them	
6.2	Кількість людей, на яку розраховані морські евакуаційні системи Number of persons accommodated by them	
7	Плавучі прилади Buoyant apparatus	
7.1	Кількість приладів Number of apparatus	
7.2	Кількість людей, яку здатні підтримувати плавучі прилади Number of persons capable of being supported	
8	Кількість рятувальних кругів Number of lifebuoys	
9	Кількість рятувальних жилетів (загальна) Number of lifejackets (total)	
9.1	Кількість рятувальних жилетів для дорослих Number of adult lifejackets	
9.2	Кількість рятувальних жилетів для дітей Number of child lifejackets	
9.3	Кількість рятувальних жилетів для немовлят Number of infant lifejackets	
10	Гідротермокостюми Immersion suits	
10.1	Загальна кількість Total number	
10.2	Кількість костюмів, що відповідають вимогам до рятувальних жилетів Number of suits complying with the requirements for lifejackets	
11	Кількість захисних костюмів Number of anti-exposure suits	

12	Кількість теплозахисних засобів ² Number of thermal protective aids ²	
13	Радіоустановки, що використовуються в рятувальних засобах Radio installations used in life saving appliances	
13.1	Кількість пристроїв для визначення місцезнаходження з метою пошуку і рятування Number of search and rescue locating devices	
13.1.1	Радіолокаційні відповідачі для пошуку і рятування Radar search and rescue transponders (SART)	
13.1.2	Передавачі автоматичної ідентифікаційної системи для пошуку і рятування (передавачі AIC) AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)	
13.2	Кількість комплектів УКХ-апаратури двостороннього радіотелефонного зв'язку Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	

3. ОПИС РАДІООБЛАДНАННЯ / DETAILS OF RADIO FACILITIES

Найменування Item	Фактична наявність Actual provision
1. Основні системи Primary systems	
1.1 УКХ-радіоустановка VHF radio installation	
1.1.1 Пристрій для кодування ЦВВ DSC encoder	
1.1.2 Приймач для ведення спостереження за ЦВВ DSC watch receiver	
1.1.3 Радіотелефонія Radiotelephony	
1.2 ПХ-радіоустановка MF radio installation	
1.2.1 Пристрій для кодування ЦВВ DSC encoder	
1.2.2 Приймач для ведення спостереження за ЦВВ DSC watch receiver	
1.2.3 Радіотелефонія Radiotelephony	
1.3 ПХ / КХ-радіоустановка MF / HF radio installation	
1.3.1 Пристрій для кодування ЦВВ DSC encoder	
1.3.2 Приймач для ведення спостереження за ЦВВ DSC watch receiver	
1.3.3 Радіотелефонія Radiotelephony	
1.3.4 Літеродрукувальна радіотелеграфія Direct-printing radiotelegraphy	
1.4 Суднова земна станція визнаної рухомої супутникової служби Recognized mobile satellite service ship earth station	

² За винятком тих, що вимагаються пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 і 5.1.2.2.13 Кодексу LSA.
Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

2	Додаткові засоби для оповіщення в разі лиха Secondary means of alerting	
3	Пристрої для приймання інформації щодо безпеки на морі Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	Приймач НАВТЕКС NAVTEX receiver	
3.2	Приймач РГВ EGC receiver	
3.3	Приймач КХ літеродрукуювальної радіотелеграфії HF direct-printing radiotelegraph receiver	
4	Супутниковий АРБ Satellite EPIRB	
4.1	КОСПАС - САРСАТ COSPAS - SARSAT	
5	УКХ АРБ VHF EPIRB	
6	Судновий пристрій для визначення місцезнаходження з метою пошуку і рятування Ship's search and rescue locating device	
6.1	Радіолокаційний відповідач для пошуку та рятування Radar search and rescue transponder (SART)	
6.2	Передавач автоматичної ідентифікаційної системи для пошуку та рятування (передавач АІС) AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)	

4. СПОСОБИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАЦЕЗДАТНОСТІ РАДІООБЛАДНАННЯ (правила IV/15.6 і 15.7)

METHODS USED TO ENSURE AVAILABILITY OF RADIO FACILITIES (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1	Дублювання обладнання Duplication of equipment	
4.2	Берегове технічне обслуговування і ремонт Shore-based maintenance	
4.3	Забезпечення технічного обслуговування і ремонту в морі At-sea maintenance capability	

5. ОПИС НАВІГАЦІЙНИХ СИСТЕМ ТА ОБЛАДНАННЯ / DETAILS OF NAVIGATIONAL SYSTEMS AND EQUIPMENT

	Найменування Item	Фактична наявність Actual provision
1.1	Стандартний магнітний компас ³ Standard magnetic compass ³	
1.2	Запасний магнітний компас ³ Spare magnetic compass ³	
1.3	Гірокомпас ³ Gyro compass ³	
1.4	Репітер гірокомпаса для вказання курсу ³ Gyro compass heading repeater ³	
1.5	Репітер гірокомпаса для взяття пеленгів ³ Gyro compass bearing repeater ³	
1.6	Система управління курсом або траєкторією ³ Heading or track control system ³	

³ Альтернативні засоби виконання цієї вимоги допускаються Правилom V/19. У такому разі ці засоби повинні бути вказані.
Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

1.7	Пілорус чи пеленгаторний пристрій компаса ³ Pelorus or compass bearing device ³	
1.8	Засоби корегування курсу та пеленгів Means of correcting heading and bearings	
1.9	Пристрій дистанційної передачі курсу (ППК) ³ Transmitting heading device (THD) ³	
2.1	Морські навігаційні карти / Електронна картографічна навігаційно-інформаційна система (ЕКНІС) ⁴ Nautical charts/electronic chart display and information system (ECDIS) ⁴	
2.2	Дублюючі засоби для ЕКНІС Back up arrangements for ECDIS	
2.3	Морські навігаційні посібники Nautical publications	
2.4	Дублюючі засоби для морських навігаційних посібників в електронній формі Back up arrangements for electronic nautical publications	
3.1	Приймач глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) / наземної радіонавігаційної системи / багатосистемний судновий радіонавігаційний приймач ^{3,4} Receiver for a global navigation satellite system / terrestrial radionavigation system / multi-system shipborne radionavigation receiver ^{3,4}	
3.2	Радіолокаційна станція, що працює в діапазоні 9 ГГц ³ 9 GHz radar ³	
3.3	Друга радіолокаційна станція, що працює в діапазоні 3 ГГц/9 ГГц ^{4,3} Second radar (3 GHz / 9 GHz) ^{4,3}	
3.4	Засіб автоматичної радіолокаційної прокладки (ЗАРП) ³ Automatic radar plotting aid (ARPA) ³	
3.5	Засіб автосупроводження ³ Automatic tracking aid ³	
3.6	Другий засіб автосупроводження ³ Second automatic tracking aid ³	
3.7	Засіб електронного прокладення ³ Electronic plotting aid ³	
4.1	Автоматична ідентифікаційна система (АІС) Automatic identification system (AIS)	
4.2	Система дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден (ДІКМС) Long-range identification and tracking (LRIT) system	
5.	Записувач даних рейсу (ПРД) Voyage data recorder (VDR)	
6.1	Прилад для вимірювання швидкості та пройденої відстані (стосовно води) ³ Speed and distance measuring device (through the water) ³	
6.2	Прилад для вимірювання швидкості та пройденої відстані (стосовно ґрунту в поздовжньому і поперечному напрямках) ³ Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction) ³	
7	Ехолот ³ Echo sounding device ³	
8.1	Індикатори руля, гребного гвинта, упора, кроку гвинта і режиму роботи ³ Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator ³	
8.2	Показчик кутової швидкості повороту ³ Rate of-turn indicator ³	
9	Система приймання зовнішніх звукових сигналів ³ Sound reception system ³	

³ Альтернативні засоби виконання цієї вимоги допускаються Правилom V/19. У такому разі ці засоби повинні бути вказані.
Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

⁴ Непотрібне закреслити.
Delete as appropriate.

10	Телефон для зв'язку з аварійним постом керування стерном ³ Telephone to emergency steering position ³	
11	Лампа денної сигналізації ³ Daylight signaling lamp ³	
12	Радіолокаційний відбивач ³ Radar reflector ³	
13	Міжнародний звід сигналів International Code of Signals	
14	Настанова МАМСАР, книга III IAMSAR Manual, Volume III	
15	Система сигналізації про несення ходової навігаційної вахти (ССХВ) Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	

ЦИМ ЗАСВІДЧУЄТЬСЯ, що вказаний Перелік складено цілком правильно.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Виданий у
Issued at

(Місце видачі Переліку / Place of issue of Record)

(Дата видачі / Date of issue)

Підпис уповноваженої особи, яка видала Перелік.
Signature of authorized official issuing the Record

Печатка або штамп організації, яка видала Перелік
Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

³ Альтернативні засоби виконання даної вимоги допускаються правилом V/19. У цьому випадку ці засоби повинні бути вказані.
Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

⁴ Непотрібне закреслити.
Delete as appropriate.

Додаток 3
до Вимог щодо остійності пасажирських
суден ро-ро
(пункт 11 розділу I)

СВІДОЦТВО
ПРО БЕЗПЕКУ ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА
PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

Це Свідоцтво повинно бути доповнене Переліком обладнання з безпеки для пасажирського судна (форма Р)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

для будь-якого / короткого ¹ міжнародного рейсу
for any / a short ¹ international voyage.

Видане на підставі положень Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року,
зміненої Протоколом 1988 року до неї, та наказу Міністерства інфраструктури України від _____ № _____
«Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро»

за _____ уповноваженням _____ Уряду

(назва держави)

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the
Protocol of 1988 relating thereto and under the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine from _____

№ _____ «About the statement of Requirements concerning stability of passenger vessels ro-ro»

under _____ the authority of _____ the Government of _____

(Name of the State)

ДАНІ ПРО СУДНО
PARTICULARS OF SHIP

Назва судна Name of ship	_____
Регістровий номер або позивний сигнал Distinctive number or letters.....	_____
Порт приписки Port of registry	_____
Валова місткість Gross tonnage.....	_____
Морські райони, у яких дозволено експлуатацію судна (згідно з Правилом IV/2) Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2).....	_____
Номер IMO ² IMO number ²	_____

Дата побудови:

Date of build:

Дата укладення контракту
Date of building contract..... _____

Дата закладення кіля чи дата, на яку судно перебувало в подібній стадії побудови
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction..... _____

Дата постачання
Date of delivery..... _____

Дата, на яку почалося переобладнання, або зміна, або модифікація значного характеру (там, де це застосовується)
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable).....

Потрібно вказати всі застосовні дати
All applicable dates shall be completed

¹ Непотрібне закреслити / Delete as appropriate.

² Згідно із Системою ідентифікаційних номерів ІМО, що прийнята Резолюцією А.600 (15) / In accordance with the IMO ship identification number scheme,
adopted by the Organization by resolution A.600(15)

ЦИМ ПОСВІДЧУЄТЬСЯ, ЩО:

THIS IS TO CERTIFY:

1. Судно оглянуто відповідно до вимог Правила 1/7 Конвенції.
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/7 of the Convention.
2. За результатами огляду встановлено, що:
That the survey showed that:
- 2.1 судно відповідає вимогам Конвенції щодо:
the ship complied with the requirements of the Convention as regards:
 - .1 конструкції, головних і допоміжних механізмів, котлів та інших посудин під тиском;
the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
 - .2 поділу на відсіки, що не пропускають воду, і пристроїв та деталей, які їх стосуються;
the watertight subdivision arrangements and details;
 - .3 таких вантажних ватерліній поділу на відсіки судна:
the following subdivision load lines:

Вантажні ватерлінії поділу на відсіки, що назначені та нанесені на борти в середній частині судна (Правило II-I/18) ³ . Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation II-I/18) ³ .	Надводний борт Freeboard	Застосовувати, коли приміщення, де перевозяться пасажери, включають такі приміщення, де можуть перевозитися або пасажери, або вантажі. To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces.
P.1		
P.2		
P.3		

- 2.2 судно відповідає частині G глави II-1 Конвенції та використовує _____
як паливо / Н.З. ¹
the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention
using _____
as fuel / N.A. ¹
- 2.3 судно відповідає вимогам Конвенції щодо конструктивного протипожежного захисту, протипожежних систем та засобів і схем протипожежного захисту;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
- 2.4 рятувальні засоби і спорядження рятувальних шлюпок, рятувальних плотів і пошуково-рятувальних шлюпок передбачені відповідно до вимог Конвенції;
the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 судно має лінеметальний пристрій і радіоустановки, які використовуються в рятувальних засобах, відповідно до вимог Конвенції;
the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.6 судно відповідає вимогам Конвенції щодо радіоустановок;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.7 дія радіоустановок, що використовуються в рятувальних засобах, відповідає вимогам Конвенції;
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 2.8 судно відповідає вимогам Конвенції щодо суднового навігаційного обладнання, засобів для посадки лоцманів і навігаційних видань;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipments, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.9 судно забезпечене сигнально-розпізнавальними вогнями, сигнальними знаками, засобами подачі звукових сигналів і сигналів біди відповідно до вимог Конвенції і чинних Міжнародних правил запобігання зіткненню суден в морі;
the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.10 за всіма іншими показниками судно відповідає відповідним вимогам Конвенції.
in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

¹ Непотрібне закреслити / Delete as appropriate

³ Для суден, що побудовані до 1 січня 2009 року, повинен використовуватися відповідний символ поділу на відсіки «C.1, C.2, C.3» / For ships constructed before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1, C.2, C.3" should be used

2.11 на судні застосовувалися / не застосовувалися¹ альтернативні конструкції, заходи і пристрої відповідно до правил(а) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Конвенції;
the ship was / was not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention.

2.12 документ про схвалення альтернативних конструкцій, заходів і пристроїв для механічних та електричних установок / пожежної безпеки / рятувальних засобів та пристроїв¹ додається / не додається¹ до цього Свідоцтва;
a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations / fire protection / life-saving appliances and arrangements¹ is / is not¹ appended to this Certificate.

3. Видано / не видано¹ Свідоцтво про звільнення.
That an Exemption Certificate has / has not¹ been issued.

4.⁴ Судно відповідає Вимогам щодо остійності пасажирських суден ро-ро, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від _____ № _____ «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро»

The vessel is in compliance with the stability requirements for ro-ro passenger ships established by the order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine from _____ № _____ «About the statement of Requirements concerning stability of passenger vessels ro-ro»

4.1 судну дозволено експлуатацію:

Морський район/ Sea area ⁵	Так/Ні/ Yes/No	Висота істотних хвиль (h_s)/ Significant wave height (h_s)	Сезонні обмеження/ Seasons restrictions	Примітки/Remarks
I				
II				
III				
IV				
V				

4.2 прийняття результатів модельних випробувань та висота істотних хвиль (h_s), які використовувалися для випробувань

acceptance of the results of the model test and the value of the significant wave height (h_s) used in the model tests

Це Свідоцтво дійсне до
This Certificate is valid until

Дата завершення огляду, на якому ґрунтується це Свідоцтво
Completion date of the survey on which this Certificate is based

Видане в
Issued at

(Місце видачі Свідоцтва / Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy)

(Дата видачі / Date of issue)

Підпис уповноваженої особи, яка видала Свідоцтво.
Signature of authorized official issuing the Certificate

Печатка або штамп організації, яка видала Свідоцтво

Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate

⁴Застосовується для пасажирських суден ро-ро/To be applicable for RO-RO Passenger vessels

⁵ Згідно з додатком 2 до Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро/According to Annex II to Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships

Підтвердження в разі проведення огляду для поновлення Свідоцтва і застосування Правила I/14(d)
Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies

Судно відповідає відповідним вимогам Конвенції, і це Свідоцтво відповідно до Правила I/14(d) Конвенції
 The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with

вважається дійсним до

Regulation I/14(d) of the Convention be accepted as valid until

Підписано
 Signed

(Підпис уповноваженої особи / Signature of authorized official)

(Печатка або штамп уповноваженої установи /
 Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Місце
 Place
 Дата
 Date

Підтвердження продовження терміну дії свідоцтва до прибуття в порт огляду чи на пільговий термін у випадку застосування правила I/14(e) чи I/14(f)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies

Це Свідоцтво відповідно до правила I/14(e)/I/14(f)¹ Конвенції

This Certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)¹ of the Convention,

вважається дійсним до

be accepted as valid until

Підписано
 Signed

(Підпис уповноваженої особи / Signature of authorized official)

(Печатка або штамп уповноваженої установи /
 Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Місце
 Place
 Дата
 Date

¹ Непотрібне закреслити / Delete as appropriate

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства
інфраструктури України

№ _____

ВИМОГИ **щодо остійності пасажирських суден ро-ро**

I . Загальні положення

1. Ці Вимоги встановлюють уніфіковані особливі вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що підвищить рівень живучості таких суден у разі пошкодження під час аварії та забезпечить високий рівень безпеки пасажирів, екіпажу та вантажів на морському транспорті.

2. У цих Вимогах терміни вживаються в такому значенні:

визнана організація – юридична особа (класифікаційне товариство), яка на підставі двосторонньої угоди з Морською адміністрацією надає послуги з огляду пасажирських суден ро-ро та видає свідоцтва згідно з цими Вимогами;

висота істотних хвиль (h_s) – середня висота однієї третини найвищих хвиль, що спостерігається за встановлений період;

залишковий надводний борт (f_r) – мінімальна відстань між пошкодженою палубою ро-ро і найвищою ватерлінією в місці пошкодження без урахування наслідків від можливої кількості накопиченої морської води на пошкодженій палубі ро-ро;

існуюче судно – судно, що не є новим судном;

Конвенція СОЛАС – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 з поправками в чинній редакції;

міжнародний рейс – морський рейс з порту України до порту поза межами України або навпаки;

нове судно – судно, киль якого було закладено або яке перебувало на аналогічному етапі побудови 1 жовтня 2004 року або після цієї дати. Аналогічний етап побудови – це етап, на якому починається будівництво, яке може бути ідентифіковане з певним судном, та розпочато збирання такого судна з використанням не менше ніж 50 тон або 1 відсотка розрахункової маси конструктивного матеріалу, залежно від того, яке значення менше;

остійність судна – здатність судна протистояти зовнішнім силам, що порушують його рівновагу, і повертатися у вихідне положення рівноваги, коли дія цих сил припиняється;

пасажир – будь-яка особа, крім капітана та членів екіпажу або інших осіб, найнятих або зайнятих на будь-яких посадах на борту судна для потреб такого судна, за винятком дітей віком до 1 року;

пасажирське судно ро-ро – судно, що перевозить понад 12 пасажирів, має вантажні приміщення ро-ро або приміщення спеціальних категорій відповідно до Правил II-2/3 Конвенції СОЛАС, зі змінами та доповненнями;

приймаюча держава – держава-член, до/з портів якої пасажирське судно ро-ро здійснює регулярні перевезення;

регулярні перевезення – серія рейсів пасажирського судна ро-ро, які забезпечують сполучення між двома або більше портами та під час яких судно експлуатується відповідно до опублікованого розкладу або з настільки регулярними або частими рейсами, що вони можуть бути визначені як систематичні перевезення;

Свідоцтво про безпеку пасажирського судна – документ, що підтверджує відповідність пасажирського судна ро-ро особливим вимогам щодо остійності, які встановлені цими Вимогами або Директивою 2003/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради про особливі вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро (Директива 2003/25/ЄС);

Стандарт СОЛАС 90 – Правило II-I/V/8 «Остійність пасажирських суден у пошкоджену стані» Конвенції СОЛАС з поправками 1988 року.

3. Ці Вимоги застосовуються до всіх пасажирських суден ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до/з портів України, незалежно від їхнього прапора у міжнародних рейсах.

4. Висота істотних хвиль (h_s) застосовується для визначення висоти води на палубі, призначеній для перевезення автомобілів, відповідно до особливих вимог щодо остійності. Числові значення висоти істотних хвиль повинні бути такими, що не перевищуються з імовірністю понад 10 відсотків.

5. Морські райони Чорного та Азовського морів у межах виключної морської економічної зони України та застосовні значення висоти істотних хвиль для районів, які перетинають пасажирські судна ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до/з портів України, наведено в додатку 1 до цих Вимог.

Якщо рейс регулярних перевезень проходить через морські райони, що знаходяться під юрисдикцією іншої держави, показники висоти істотних хвиль у відповідних морських районах узгоджуються між Морською адміністрацією та компетентними органами держави, через морські райони якої проходить судно під час рейсу, з урахуванням показників, наведених у додатку 1 до цих Вимог.

Якщо судно під час рейсу перетинає більш ніж один морський район, судно повинно відповідати всім особливим вимогам щодо остійності для найбільшого показника висоти істотних хвиль таких районів.

6. Інформація про морські райони Чорного та Азовського морів відповідно до висоти істотних хвиль розміщується на офіційному вебсайті Морської адміністрації.

7. Пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I цих Вимог,

незалежно від вимог, що встановлені Стандартом СОЛАС 90 стосовно поділу на водонепроникні відсіки та остійності в пошкодженому стані, повинні відповідати особливим вимогам щодо остійності, що зазначені в розділі II цих Вимог.

8. Пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I цих Вимог, що експлуатуються виключно в морських районах, де висота істотних хвиль дорівнює чи не перевищує 1,5 метра, можуть відповідати лише вимогам, установленим Стандартом СОЛАС 90 стосовно поділу на водонепроникні відсіки та остійності в пошкодженому стані.

9. Під час застосування особливих вимог щодо остійності Морська адміністрація та визнані організації повинні керуватися результатами випробувань, проведених відповідно до методу модельного випробування, наведеного в додатку 2 до цих Вимог, і рекомендаціями Морської адміністрації.

Морська адміністрація доводить до відома визнаних організацій інформацію щодо застосування процедур, наведених у цих Вимогах, на підставі двосторонніх угод, укладених між Морською адміністрацією та визнаними організаціями.

10. Відповідність пасажирського судна ро-ро цим Вимогам підтверджується Свідоцтвом і є дійсною протягом усього періоду експлуатації судна в морських районах з аналогічним або нижчим значенням висоти істотних хвиль.

Для здійснення міжнародних регулярних пасажирських перевезень усі нові та існуючі пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I цих Вимог, повинні отримати Свідоцтво.

11. Визнані організації на підставі позитивних результатів проведеного огляду судна видають суднам під українським прапором Свідоцтво про безпеку пасажирського судна, передбачене Конвенцією СОЛАС, яке підтверджує відповідність пасажирського судна ро-ро особливим вимогам щодо остійності, зазначених у цих Вимогах.

Форма Свідоцтва про безпеку пасажирського судна для пасажирського судна ро-ро під українським прапором наведена в додатку 3 до цих Вимог.

12. Якщо судноплавна компанія, яка здійснює регулярні перевезення протягом усього року, має намір ввести в експлуатацію на тій самій лінії на короткий період додаткові пасажирські судна ро-ро, вона повинна повідомити про це Морську адміністрацію не пізніше ніж за 30 діб до початку використання таких суден у рейсах.

У випадках, коли внаслідок непередбачуваних обставин (у зв'язку з пошкодженням судна чи поломкою його машин або механізмів, обладнання, що може призвести до створення небезпеки для навколишнього середовища, вантажів та спричинити загрозу життю пасажирів, екіпажу) для забезпечення безперервності обслуговування виникає необхідність швидкої заміни пасажирського судна ро-ро іншим судном, до цього судна повинні

застосовуватися ці Вимоги.

Якщо судноплавна компанія має намір здійснювати регулярні перевезення сезонно протягом періоду, що не перевищує шести місяців на рік, вона повинна повідомити про це Морську адміністрацію не пізніше ніж за три місяці до початку здійснення таких перевезень.

13. Якщо сезонні рейси, які планується здійснювати протягом періоду, що не перевищує шести місяців на рік, будуть здійснюватися за умови, що висота істотних хвиль у цей період нижча ніж та, що встановлена в цьому морському районі для експлуатації судна протягом усього року, Морська адміністрація використовує найбільше значення висоти істотних хвиль для цього періоду при визначенні висоти води на палубі коли застосовуються особливі вимоги щодо остійності, що наведені у цих Вимогах. Значення висоти істотних хвиль, що застосовується для коротшого періоду, повинні бути узгоджені між Морською адміністрацією і компетентними органами усіх держав, морські райони яких перетинає судно під час виконання рейсу з урахуванням значень висоти істотних хвиль для відповідного сезону, наведених у додатку 1 до цих Вимог і доведені до визнаної організації.

14. Пасажирські судна ро-ро, що здійснюють перевезення відповідно до пунктів 12 та 13 цього розділу, повинні провадити свою діяльність з дотриманням узгоджених значень висоти істотних хвиль відповідно до пункту 5 цього розділу та мати чинне Свідоцтво.

II. Особливі вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро

1. Усі пасажирські судна ро-ро, зазначені в пункті 3 розділу I, додатково до вимог Стандарту СОЛАС 90 стосовно поділу на водонепроникні відсіки та остійності в пошкодженому стані повинні відповідати особливим вимогам щодо остійності пасажирських суден ро-ро.

2. Під час урахування наслідків від впливу можливої кількості морської води, яка може накопичитися на першій палубі, розміщеній над розрахунковою ватерлінією вантажного приміщення ро-ро або спеціального вантажного приміщення, як це визначено в Правилі II-2/A/3 Конвенції СОЛАС, у разі можливого пошкодження палуби ро-ро (далі – пошкоджена палуба ро-ро), слід дотримуватися положень пункту 2.3 Стандарту СОЛАС 90.

Дотримання інших вимог Стандарту СОЛАС 90 не є обов'язковим за умови застосування особливих вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро.

Можлива кількість накопиченої морської води повинна обчислюватися на основі поверхні води, що має фіксовану висоту над найнижчою точкою кромки палуби пошкодженого відсіку палуби ро-ро.

Якщо кромка палуби пошкодженого відсіку затоплена, тоді обчислення базується на фіксованій висоті над нерухомою поверхнею води при всіх кутах крену і диференту, а саме:

0,5 м, якщо залишковий надводний борт (f_r) становить 0,3 м або менше;
 0,0 м, якщо залишковий надводний борт (f_r) становить 2,0 м або більше,
 при цьому проміжні значення мають бути визначені шляхом лінійної інтерполяції, якщо залишковий надводний борт (f_r) становить більше ніж 0,3 або менше ніж 2,0 м.

3. Морська адміністрація, відповідно до Інструкції про звільнення від виконання вимог міжнародних конвенцій під час конвенційної сертифікації суден України, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 24 січня 2013 р. № 43, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 11 лютого 2013 р. за № 238/22770, може дозволити застосування зменшеної висоти поверхні води в разі встановлення на судні вискоєфективної дренажної системи.

4. Для суден, що експлуатуються в географічно визначених обмежених морських районах, Морська адміністрація може встановити меншу висоту поверхні води, визначену відповідно до пункту 2 цього розділу, шляхом заміни її такими значеннями:

0,0 м, якщо висота істотних хвиль (h_s), що визначає вказаний морський район, становить 1,5 м або менше;

значенням, визначеним відповідно до пункту 2 цього розділу, якщо висота істотних хвиль (h_s), що визначає вказаний морський район, становить 4,0 м або більше.

Проміжні значення визначаються шляхом лінійної інтерполяції, якщо висота істотних хвиль (h_s), що визначає вказаний морський район, становить більше ніж 1,5 м але менше ніж 4,0 м, за умови, що:

Морська адміністрація переконана в тому, що визначений морський район експлуатації має відповідну висоту істотних хвиль (h_s), імовірність перевищення якої не перевищує 10 відсотків; та

визначений морський район експлуатації та в разі потреби частина року (сезон), для якої було визначено певне значення висоти істотних хвиль (h_s), вказуються у Свідоцтві.

5. Як альтернативне рішення, Морська адміністрація може надати звільнення від застосування до судна вимог пунктів 2 або 4 цього розділу та прийняти результати модельного випробування, проведеного для окремого судна відповідно до методу, наведеного в додатку 2 до цих Вимог, якими підтверджується, що судно, яке має найбільші масштаби пошкоджень із тих, що передбачаються пунктом 4 Стандарту СОЛАС 90, не перевернеться під час нерегулярного хвилювання моря.

У Свідоцтві повинно бути вказано інформацію про прийняття результатів модельного випробування, як аналогу дотримання положень пункту 2 або 4 цього розділу, а також значення висоти істотних хвиль (h_s), що використовувалася в модельних випробуваннях.

6. Інформація, надана капітану судна відповідно до пунктів 7.1 та 7.2 Стандарту СОЛАС 90, що розробляється для забезпечення відповідності вимогам пунктів 2.3–2.3.4 Стандарту СОЛАС 90, повинна застосовуватися до пасажирських суден ро-ро, відповідно до цих Вимог, в незмінному вигляді.

7. Для оцінювання наслідків впливу можливої кількості накопиченої морської води на пошкодженій палубі ро-ро застосовуються такі положення:

1) поперечна або поздовжня перегородка повинна вважатися непошкодженою, якщо всі її частини перебувають усередині вертикальних поверхонь з обох бортів судна, що розміщені від обшивки корпусу на відстані, яка дорівнює одній п'ятій ширини судна, як визначено в Правилі II-1/A/2 Конвенції СОЛАС, та вимірюється під прямим кутом до діаметральної площини на рівні найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки;

2) у випадку якщо корпус судна конструктивно частково розширяється задля забезпечення відповідності положенням цього розділу, отримане внаслідок цього збільшення значення однієї п'ятої ширини судна повинно використовуватися всюди, але не повинно регулювати розташування наявних пропускних отворів у перегородці, трубопроводних систем тощо, що були прийнятними до розширення;

3) герметичність поперечних або поздовжніх перегородок, які вважаються ефективними для утримання можливої кількості накопиченої морської води у відсіку на пошкодженій палубі ро-ро, повинна бути пропорційною дренажній системі та витримувати гідростатичний тиск відповідно до результатів розрахунку пошкодження. Такі перегородки повинні бути заввишки не менше ніж 4,0 м, за винятком випадків, коли висота води не перевищує 0,5 м. У таких випадках висота перегородки може бути розрахована як:

$$B_h = 8h_w, \text{ де } B_h - \text{висота перегородки, } h_w - \text{висота води.}$$

При цьому мінімальна висота перегородки не повинна становити менше ніж 2,2 м. Мінімальна висота перегородки судна з підвісною палубою для перевезення автомобілів повинна бути не меншою, ніж висота нижньої поверхні підвісної палуби в її найнижчому положенні;

4) для окремих конфігурацій, зокрема підвісних палуб на всю ширину та широкої бортової обшивки, може бути прийнята інша висота перегородки на підставі детального модельного випробування;

5) вплив можливої кількості накопиченої морської води для будь-якого відсіку пошкодженої палуби ро-ро не враховується за умови, що такий відсік має з кожного боку палуби штормові шпігати, що рівномірно розподілені вздовж боків відсіку та відповідають таким умовам:

$A \geq 0,3 l$, де A – загальна площа штормових шпігатів з кожного боку палуби в м^2 , l – довжина відсіку в м;

судно повинно зберігати залишковий надводний борт не менше ніж 1,0 м у разі найтяжчого пошкодження без урахування наслідків впливу можливої кількості накопиченої морської води на пошкодженій палубі ро-ро;

штормові шпігати повинні розміщуватися в межах висоти 0,6 м над пошкодженою палубою ро-ро, а нижня кромка штормових шпігатів повинна бути в межах 2 см над пошкодженою палубою ро-ро; та

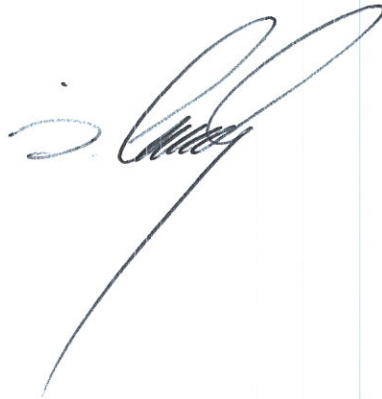
штормові шпігати повинні бути оснащені пристроями або клапанами, які можуть закриватися, для того щоб запобігти потраплянню води на палубу ро-ро та забезпечити відведення води, що може накопичитися на палубі ро-ро.

8. Якщо перегородка над палубою ро-ро вважається пошкодженою, обидва відсіки, що межують із перегородкою, повинні вважатися затопленими до тієї самої висоти поверхні води, як це розраховано згідно з пунктом 2 або 4 цього розділу.

9. Для визначення висоти істотних хвиль застосовуються значення висоти хвиль, вказані на мапах або в переліку морських районів, який складають компетентні органи держав, морські райони яких перетинає судно під час рейсу, відповідно до статті 5 Директиви 2003/25/ЄС.

10. Для суден, експлуатацію яких планується здійснювати протягом періоду, що не перевищує шість місяців на рік, Морська адміністрація узгоджує висоту істотних хвиль, яку необхідно використовувати, з компетентними органами інших держав, порти яких включено до рейсу судна.

Генеральний директор
Директорату реформування
морської та річкової галузі



Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПISKA

до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро»

1. Мета

Метою проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро» (далі – проєкт акта) є встановлення на національному рівні особливих вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що підвищить їх живучість у разі пошкодження під час аварійної морської події, забезпечення виконання міжнародно-правових зобов'язань України, передбачених Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), а також підвищення рівня безпеки на морському транспорті.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Додатком XXXII до Угоди передбачено імплементацію в національне законодавство Директиви 2003/25/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 14 квітня 2003 року про спеціальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро (далі – Директива 2003/25/ЄС) протягом трьох років з дати набрання чинності Угодою.

Живучість пасажирських суден ро-ро після пошкодження внаслідок зіткнення, як визначено стандартом аварійної остійності, «є основним чинником для безпеки пасажирів та екіпажу, та є особливо важливою для успішності проведення пошуково-рятувальних операцій на морі».

Загальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро в пошкодженному стані було запроваджено на міжнародному рівні Конференцією 1990 року з охорони людського життя на морі (стандарт СОЛАС 90) та включено до Правил II-1/B/8 Конвенції СОЛАС.

На сьогодні національним законодавством не врегульовано питання остійності пасажирських суден ро-ро, як це передбачено Директивою 2003/25/ЄС. Отже, об'єктивною необхідністю є запровадження в Україні на національному рівні вимог до остійності пасажирських суден ро-ро відповідно до Директиви 2003/25/ЄС для підвищення їх живучості в разі пошкодження під час аварійної морської події та забезпечення виконання міжнародно-правових зобов'язань України, передбачених Угодою.

3. Основні положення проєкту акта

Проєкт акта встановлює на національному рівні вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро з метою підвищення рівня безпеки експлуатації таких суден та збереження людського життя в разі пошкодження суден унаслідок аварійної морської події.

При цьому проєктом акта передбачається, що компетентний орган або уповноважені ним визнані організації видаватимуть свідоцтво, що підтверджує

відповідність пасажирського судна ро-ро спеціальним вимогам до остійності, розробленим з урахуванням положень Директиви 2003/25/ЄС.

4. Правові аспекти

Проект акта розроблено на виконання пункту 1839 плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106.

5. Фінансово – економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребуватиме фінансування з державного чи місцевого бюджетів.

6. Позиція заінтересованих сторін

Реалізація акта не матиме впливу на інтереси окремих груп (верств) населення, об'єднаних спільними інтересами, суб'єктів господарювання.

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, сфери науково-технічної діяльності.

7. Оцінка відповідності

Проект акта не містить положень, що стосуються зобов'язань України у сфері європейської інтеграції; прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод; не впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків; не містять ризиків вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією; не створює підстави для дискримінації.

Проект акта не потребує проведення антикорупційної експертизи Національним агентством з питань запобігання корупції.

8. Прогноз результатів

Проект акта за предметом правового регулювання не впливатиме на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави, розвиток регіонів, ринок праці, громадське здоров'я, екологію та навколишнє природне середовище, інші сфери суспільних відносин.

Міністр інфраструктури України

_____ 2021 р.

Владислав КРИКЛІЙ



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро

Відповідно до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України, пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, на виконання пункту 1839 плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106, з метою забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів пасажирськими суднами ро-ро та підвищення живучості таких суден у разі пошкодження під час аварійної морської події **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що додаються.
2. Директорату реформування морської та річкової галузі (Я. Ілясевич) забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити розміщення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.
4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.
5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ