

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Наказ Міністерства  
інфраструктури України  
№ \_\_\_\_\_

## ВИМОГИ щодо остійності пасажирських суден ро-ро

### І. 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;

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;



Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400  
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59  
ID 1104661

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;

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 чи 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;

Стандарт СОЛАС – вимоги до пасажирських суден ро-ро наведені в Правилі II-I/B/8 «Остійність пасажирських суден у пошкодженому стані» Конвенції СОЛАС;

Інші терміни зазначені у цих Вимогах вживаються у значеннях наведених у Законі України «Про внутрішній водний транспорт».

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 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 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.

Морська адміністрація доводить до відома визнаних організацій інформацію щодо застосування процедур, наведених у цих Вимогах, у порядку встановленому двосторонніми угодами, укладеними між Морською адміністрацією та визнаними організаціями.

10. Відповідність пасажирського судна ро-ро цим Вимогам підтверджується Свідоцтвом про безпеку пасажирського судна 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 про безпеку пасажирського судна.

11. Визнані організації на підставі задовільних результатів проведеного огляду судна видають українським суднам Свідоцтво про безпеку пасажирського судна, відповідно до цих Вимог.

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

12. Якщо судноплавна компанія, судна якої здійснюють 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 природного середовища, вантажів та спричинити загрозу життю або здоров'ю людей) 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 про безпеку пасажирського судна.

## **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 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 .

Для українських суден не є обов'язковим дотримання інших вимог Стандарту СОЛАС за умови застосування ними особливих вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро.

Для розрахунку можливої кількості накопиченої морської води береться за основу рівень 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 рівня води в разі встановлення на судні осушувальної водостічної системи, яка буде здатною пропускати та видаляти максимально можливу кількість накопиченої морської води на палубі, розрахованої згідно з пунктом 2.

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 встановлює 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:

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, не перевернеться під час нерегулярного хвилювання моря.

У Свідоцтві про безпеку пасажирського судна повинна бути вказана

інформація про прийняття результатів модельного випробування, як аналог 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, що розробляється для забезпечення відповідності вимогам пунктів 2.3–2.3.4 Стандарту СОЛАС, 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 розширюється 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, трубопровідних систем тощо, що були прийнятними до розширення;

3) водонепроникність поперечних або поздовжніх перегородок, прийнятих ефективними для утримання можливої кількості накопиченої морської води у відсіку на пошкодженій палубі ро-ро, повинна бути співвідносною з осушувальною водостічною системою 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:

$$bh = 8hw, \text{ де } bh - \text{ висота перегородки, } hw - \text{ висота води.}$$

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:

$A \geq 0,3l$ , де  $A$  – загальна площа штормових шпігатів з кожного боку палуби в  $m^2$ ,  $l$  – 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 навігаційних картах 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 ІЛІСЕВИЧ