



## **Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General  
7 April 2010

Original: Russian

---

### **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**

#### **Тридцать седьмая сессия**

Женева, 16–18 июня 2010 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

#### **Резолюция № 61 "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания"**

### **Поправки к главе 1–2, "Определения"**

#### **Записка секретариата**

#### **I. Введение**

1. В ходе своей тридцать шестой сессии Рабочая группа провела обстоятельный обмен мнениями по предложению Австрии о поправке к главе 1–2 "Определения", которое содержится в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3.
2. Поскольку Рабочей группе не удалось достичь общей позиции по этому вопросу, правительствам и речным комиссиям было предложено направить в секретариат свои письменные замечания и соображения по вышеупомянутому документу (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, пункты 21–25).
3. На момент выпуска настоящего документа секретариатом была получена информация по данному пункту повестки дня от Беларуси (о том, что замечания отсутствуют), от Центральной комиссии судоходства по Рейну, (о том, что ЦКСР поддержит любые поправки к приложению к Резолюции № 61, которые будут содействовать дальнейшему ее сближению с Правилами по осмотру судов на Рейне (ПОСР) и с Директивой Европейского Союза 2006/87/ЕС), от Болгарии (о том, что Болгария поддерживает предложение Австрии, содержащееся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3), а также более обстоятельные предложения Российской Федерации, приводимые ниже.

4. Учитывая аргументацию Австрии, приведенную в вышеупомянутом документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3 о необходимости унификации определений типов судов в преддверии введения Единого европейского идентификационного номера, секретариат разделяет мнение российской стороны о максимально возможном согласовании определений типа судов, приводимых в Резолюции № 61 и в документах ЦКСП и ЕС. В то же время предложения Австрии о вычеркивании из раздела 1–2 целого ряда определений, касающихся образующихся на борту судов отходов, электрооборудования и т.д. представляются совершенно необоснованными. А некоторые из определений новых терминов, предлагаемых в австрийском документе, требуют дополнительных пояснений. В частности, определения терминов 97a и 97b производят впечатление, что навигационные огни и какие-то непонятные «световые сигналы» включаются лишь эпизодически (на английском “light appearances”, на французском “périodes de lumière”) с целью идентифицировать несущее эти огни или сигналы судно, а в остальное время они могут быть выключены, что не соответствует действительности, по крайней мере в отношении навигационных огней, и может ввести в заблуждение.

5. В связи с этим и другими замечаниями Российской Федерации по тексту предлагаемых поправок представляется абсолютно необходимым установление обратной связи между Женевой и Брюсселем, т.е. чтобы замечания по тексту Директивы, высказанные в ходе совещаний в ЕЭК ООН становились предметом рассмотрения и реакции со стороны Европейской комиссии. Иначе добиться общеевропейской гармонизации технических требований не удастся.

6. При рассмотрении вопроса о внесении возможных поправок в раздел 1–2 приложения к Резолюции № 61, Рабочая группа, возможно, пожелает учесть, что в Директиву 2006/87/ЕС были внесены поправки, содержащиеся в Директиве 2009/46/ЕС, касающиеся в том числе и определений. Часть из этих поправок не учтена в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3. Эти поправки следующие:

i) Изменить определение термина 52 (термин 40 в разделе 1–2 приложения к Резолюции № 61) «Места для сбора пассажиров» следующим образом:

52 «Места для сбора ~~пассажиров~~»: пространства судна, которые специально защищены и в которых ~~пассажиры~~ **люди** собираются в случае опасности;

ii) Изменить определение термина 76 (термин 44 в разделе 1–2 приложения к Резолюции № 61) «Осадка ( $T$ )» следующим образом:

76 «Осадка ( $T$ )»: вертикальное расстояние между самой нижней точкой корпуса, ~~или киля~~ **без учета киля или других стационарных конструкций**, и плоскостью максимальной осадки;

iii) Добавить новый термин 76a «Общая осадка ( $T_{OA}$ )»:

**76a «Общая осадка ( $T_{OA}$ )»: вертикальное расстояние между самой нижней точкой корпуса, включая киль или другие стационарные конструкции, и плоскостью максимальной осадки.**

## II. Замечания и предложения Российской Федерации в отношении предложений Австрии, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3

7. Предложения Австрии, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3, направлены на гармонизацию положений приложения к Резолюции № 61 с директивами ЕС в целях облегчения обмена данными. Однако ряд определений, предложенных в документе, ухудшают по нашему мнению имеющиеся определения не только в приложении к Резолюции № 61, но и в Европейских правилах судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП). Кроме того, считаем более правильным дополнить существующие определения новыми, а не исключать имеющиеся и необходимые для понимания документов определения. При этом необходимо осознавать, что введение новых терминов потребует полной переработки приложения к Резолюции № 61 и, возможно, ЕПСВВП. Вместе с тем, учитывая необходимость использования общих терминов в базе данных судов при присвоении им идентификационных номеров, необходимо будет продолжить работу по выработке приемлемых определений. При этом работа должна вестись как по улучшению определений, содержащихся в Резолюции № 61, так и определений Директивы ЕС.

8. Отмечаем, что при переводе австрийского предложения на русский язык был допущен ряд неточностей, что привело к ошибкам и разночтениям в определении предлагаемых терминов. В нижеследующих замечаниях текст, выделенный курсивом, отмечает неточности перевода.

9. Для поиска взаимоприемлемых редакций терминов и определений предлагаем рассмотреть следующие замечания и предложения, используя нумерацию, имеющуюся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3.

## III. Предлагаемые Российской Федерацией изменения к предложениям, содержащимся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3

1. Учитывая, что по смыслу определений (п. 23) «плавающее ~~транспортное~~ средство», не являющееся судном, не может использоваться для транспортировки грузов и пассажиров, предлагаем использовать два отдельных термина:

- (i) «судно», используя его определение из Резолюции № 61 и
- (ii) «плавающее средство» – это «плавающее сооружение» или «плавающий объект» (см. п.23 ниже)<sup>1</sup>.

4. «Морское судно» – судно, ~~сертифицированное~~ *признанное годным* для морского плавания.

<sup>1</sup> Судя по всему, российская сторона предлагает по-прежнему воздерживаться от применения в приложении к Резолюции № 61 термина, указанного под номером 1 в предложении Австрии и, соответственно, в Директиве ЕС (термин “craft” на английском, “bâtiment” на французском и “Fahrzeug” на немецком), объединив понятия входящие в этот термин под единым термином «судно» как оно определено в разделе 1–2 приложения к Резолюции № 61.

**Пояснение:** термин «certificated» может означать не только результат сертификации и выдачу сертификата, но и одобрение, признание и т.п., что подтверждено документально.

5. ~~«Моторное Самоходное судно» – моторное самоходное судно, построенное для автономного плавания с использованием собственной движущей силы.~~

**Пояснение:** в предложенном Австрией определении не учитываются не грузовые суда, которые также являются моторными, такие как пассажирские, исследовательские и др.<sup>2</sup>.

6. ~~«Моторный Самоходный танкер» – судно, предназначенное для перевозки грузов в закрепленных стационарных танках и построенное для независимого автономного плавания с использованием собственной движущей силы на собственной тяге.~~

7. ~~«Моторное Самоходное грузовое судно» – судно, не являющееся моторным самоходным танкером, предназначенное для перевозки грузов и построенное для автономного независимого плавания с использованием собственной движущей силы на собственной тяге.~~

10. «Толкач» – судно, специально построенное для ~~приведения в действие состава судов~~ перемещения судов и плавучих средств методом толкания<sup>3</sup>.

**Пояснение:** Вместо используемых в Резолюции № 61 терминов 5 и 6 «буксируемая баржа» и «толкаемая баржа» Австрией предлагается ввести термины 11–16. В этих терминах вместо термина «толкаемая баржа» предлагается использовать термин «лихтер»<sup>4</sup> (соответственно, наливной и грузовой). Учитывая, что в Российской Федерации понятие «лихтер» не равносильно понятию «толкаемая баржа», и лихтеры приводятся в движение не только методом толкания, было бы целесообразно оставить прежние определения 5 и 6, не включая определения 11,14,15,16.

12. «Наливная баржа» – судно, предназначенное для перевозки грузов в ~~закрепленных стационарных~~ танках и построенное для эксплуатации методом

<sup>2</sup> Необходимо отметить разночтение в определении термина 5 в английском и французском текстах Директивы ЕС. Во французском варианте (заимствованном из текста Правил по освидетельствованию судов на Рейне (ПОСР)) говорится, что «Самоходное судно – это обычное самоходное судно или самоходный танкер», а в английском (в результате неточного перевода) – «Моторное судно – это моторное грузовое судно или моторный танкер». В связи с этим напрашивается исправление в английском тексте Директивы: “Self-propelled vessel” is a normal self-propelled vessel or a self-propelled tanker”.

<sup>3</sup> Секретариат предлагает заменить слова «судов и плавучих средств» на «состава судов и плавучих средств» как это имеет место в определении 4 раздела 1–2 приложения к Резолюции № 61.

<sup>4</sup> Представляется, что и в данном случае составители Директивы ЕС стали жертвами неудачного перевода с французского на английский, т.к. во французском тексте Директивы, и, следовательно, в ПОСР, ни о каких лихтерах в п.п. 14, 15, 16 и 17 речи не идет, а говорится о баржах («barge»). Трудность переводчика была в том, что он уже исчерпал термин «баржа» при переводе терминов в п.п. 11–13, где во французском используется термин шаланда («chalande») и вынужден был поэтому искать в словаре какую-либо замену термину «баржа» в п.п. 14–17. Этот вопрос подробно обсуждался в Группе добровольцев, а затем в Рабочих группах WP.3 и SC.3 и было принято решение отказаться от использования термина «лихтер» в п.п. 14–17. Кроме того, термин «толкаемая баржа» (“barge de poussage” на французском и “pushed barge” на английском) надежно вошел в международный оборот и давно используется в ЕПСВВП.

буксировки или толкания, не имеющее собственной тяги или имеющее тягу только для выполнения ограниченных маневров.

13. «Грузовая баржа» – несамоходное судно, не являющееся наливной *баржей*, предназначенное для перевозки грузов и построенное для эксплуатации методом буксировки или толкания, не имеющее собственной тяги или имеющее тягу только для выполнения ограниченных маневров.

14. «Лихтер» – наливной лихтер, грузовой лихтер или лихтер морского судна.

**Пояснение:** Российская сторона согласна с заменой термина 7 «Баржа морского судна» на приведенное «лихтер морского судна».

19. ~~«Пассажирское Парусное судно» – пассажирское судно, построенное и оснащенное также с целью идти под парусами для использования паруса в качестве движителя.~~

**Пояснение:** Полагаем ненужным вводить определение пассажирского парусного судна. Данное понятие смешивает два различных подхода к классификации судов – по источнику движущей силы и назначению. Вполне достаточно привести определение парусного судна.

22. «Высокоскоростное судно» – редакцию определения этого термина в приложении к Резолюции № 61 предлагается не менять.

**Пояснение:** Рабочая группа долгое время обсуждала термин «высокоскоростное судно» и пришла к приемлемому для всех грамотному решению, которое нашло свое место и в ЕПСВВП. Предложенная редакция на наш взгляд значительно ухудшает имеющуюся.

23. «Плавучее средство» – «плавучее сооружение» или «плавучий объект».

**Пояснение:** По аналогии с правилами, принятыми Международной морской организацией плавучие краны, земснаряды, копры и т.д. предлагается относить к судам.

24. ~~«Судно для рабочих участков технического флота» – судно, соответствующим образом построенное и оборудованное для использования на рабочих участках, такое, как дноуглубительная землечерпалка<sup>5</sup>, грунтоотвозная шаланда, понтонная баржа, понтон или блокоукладчик.~~

25. «Прогулочное судно» – судно, не являющееся пассажирским судном, предназначенное для спорта и ~~развлечений~~ *отдыха*.

27. ~~«Плавучее ая установка сооружение» – любая плавучая сооружение конструкция, обычно не предназначенная для движения, такая, как плавательный бассейн, док, дебаркадер или лодочная станция.~~

**Пояснение:** Считаем более корректным использовать термин «плавучее сооружение», так как «установка» означает «механизм» или «приспособление».

28. «Плавучий объект» – плот или другая конструкция, объект или соединение, способное плавать, не являющееся судном или *плавучим сооружением*.

**Пояснение:** Термины 15 и 16 действующего приложения к Резолюции № 61 предлагается сохранить.

<sup>5</sup> Секретариат предлагает переводить на русский термин “reclamation barge” с английского и “refouleur” с французского как «рефулер» или «землесосный снаряд».

32. «Толкаемый состав» – жёсткое соединение судов или плавучих средств, из которых по крайней мере одно судно или плавучее средство располагается впереди судна ~~плавучего транспортного средства или двух (судов плавучих транспортных средств)~~, ~~обеспечивающего (обеспечивающих)~~ тягу для движения состава, именуемого «толкачом» (именуемых толкачами); состав, образованный из судна-толкача и толкаемого судна или плавучего ~~транспортного~~ средства, соединение которых допускает управляемое изгибание состава, также рассматривается как жёсткий.

**Пояснение:** В данном случае в качестве толкача используется именно судно, а не «плавучее средство».

33. «Счаленная группа» – соединение, состоящее из счаленных борт о борт ~~судов~~ и плавучих ~~транспортных~~ средств, ни одно из которых не расположено впереди судна ~~плавучего транспортного средства~~, обеспечивающего движение соединения.

34. «Буксируемый состав» – состав из одного или более судов и плавучих ~~транспортных~~ средств, ~~плавучих установок~~ или соединений плавучего материала, буксируемый одним или несколькими самоходными судами ~~плавучими транспортными средствами~~, являющимися частью состава.

**Пояснение:** Термины 22, 26, 27 действующего приложения к Резолюции № 61 считаем необходимым сохранить. При этом в определении 26 определение закрытой надстройки считаем возможным изложить в редакции, предложенной Австрией, со следующими корректировками:

35. «Главное машинное отделение» – помещение, в котором установлены главные механизмы, ~~обеспечивающие движение.~~

**Пояснение:** С учетом сохранения п.п. 42 и 43 действующего приложения к Резолюции № 61.

38. «Закрытая надстройка» – водонепроницаемая, жесткая, сплошная конструкция с жесткими стенками, ~~постоянно и водонепроницаемо соединенными~~ ~~соединение~~ которой с палубой или бортами является постоянным и водонепроницаемым.

**Пояснение:** Вторая часть определения взята из существующей редакции, при этом учтен тот факт, что надстройка может быть постоянно соединена не с палубой, а с бортами судна (например, в случае судов на подводных крыльях, на воздушной подушке и т.д.).

49. «Рабочий пост» – ~~площадь место~~, где члены команды ~~выполняют~~ ~~исполняют~~ свои ~~обязанности функции~~, включая ~~проходы~~ ~~сходни~~, ~~грузовое устройство~~ ~~кран~~ и судовую шлюпку.

**Пояснение:** Термины 42, 43, 56, 70–76 действующего приложения к Резолюции № 61 считаем необходимым сохранить.

54. «Плоскость максимальной осадки» – плоскость воды, соответствующая максимальной осадке, по которую судно или плавучему ~~транспортному~~ средству допускается плавать.

**Пояснение:** Термин 57 предлагаем оставить в существующей редакции, либо, если Рабочая группа сочтет целесообразным принять предложение Австрии, внести следующие корректировки (текст взят из пункта 4–4.1.1):

57. «Надводный борт ( $F$ )» –расстояние между плоскостью максимальной осадки и параллельной плоскостью, проходящей через ~~самую низкую точку планширя или, при отсутствии планширя, точку, в которой продолженная наружу верхняя поверхность палубы надводного борта пересекается с наружной поверхностью~~

*обшивки борта судна на миделе через самую низкую точку верхней кромки обшивки корпуса борта судна.*

70. «Габаритная длина ( $L_{OA}$ )» – наибольшая длина судна или плавучего транспортного средства в метрах, включая все ~~прикрепленное стационарное~~ оборудование, такое, как ~~части элементы~~ системы рулевого управления или силовой установки, механические и подобные ~~принадлежности устройства~~.

79. «Рулевое устройство ~~Система рулевого управления~~» – совокупность оборудования, необходимого для управления судном и обеспечения маневренности, указанной в главе 5.

84. «Система рулевого управления» – механические и электрические компоненты, необходимые для работы ~~механического привода рулевого управления с механическим приводом~~.

85. «Устройство ~~управления рулевой машиной~~ рулевого привода» – система рулевого управления, и рулевой привод ~~и источник энергии~~.

**Пояснение:** Изменение предлагается с учетом существующего определения термина 80: «Привод – устройство, подводящее энергию к рулевой машине и находящееся между источником энергии и рулевой машиной». Таким образом, источник энергии не входит в устройство рулевого привода.

89. ~~«Рулевая рубка для управления судном с радиолокатором одним человеком» – рулевая рубка, устроенная таким образом, что в течение плавания с радиолокатором маневры судна могут осуществляться одним человеком. «Рулевая рубка, специально оборудованная для управления судном одним человеком с помощью радиолокационной установки» – рулевая рубка, оборудованная таким образом, что при управлении судном с помощью радиолокационной установки судно способно управляться одним человеком.~~

**Пояснение:** Предлагается использовать русский текст из приложения к Резолюции № 61.

97. Считаю целесообразным оставить определение признанного классификационного общества в существующей редакции, поскольку процедура признания, предусмотренная ВОПОГ, детально проработана и, с точки зрения российской стороны, полностью отвечает целям Резолюции № 61.

97а. ~~«Ходовые Сигнально-отличительные огни» – огни сигнально-отличительные фонари, включаемые для идентификации плавучего транспортного средства судна.~~

**Пояснение:** Термин “navigation lights” означает не только ходовые, но и стояночные огни.

97b. «Световые сигналы» – огни, включаемые в дополнение к визуальным или звуковым сигналам.

**Пояснение:** В данной редакции, как английской, так и русской, непонятно, о чем идет речь – о навигационных огнях или о световых сигналах системы аварийной пожарной сигнализации (АПС). Требуется пояснение автора данного предложения.

105. «Судовое свидетельство» – свидетельство, *соответствующее образцу, приведенному в добавлении 2*, которое выдается компетентным органом на судно ~~внутреннего плавания~~, отвечающее техническим требованиям, установленным в настоящей Резолюции.

**Пояснение:** Учитывая, что термины, содержащиеся в пунктах 109–123, используются и необходимы в тексте приложения к Резолюции № 61, считаем

целесообразным их сохранить. Поскольку из предложения Австрии неясно, предлагается ли исключить существующие термины 124 и 125, предлагаем их сохранить с соответствующим изменением нумерации.

---