



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/24  
18 May 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH AND  
RUSSIAN ONLY

**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 пятая сессия  
Женева, 3-5 июня 2009 года  
Пункт 4 предварительной повестки дня

**РЕЗОЛЮЦИЯ № 61 "РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ СОГЛАСОВАННЫХ  
НА ЕВРОПЕЙСКОМ УРОВНЕ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ,  
ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ"**

Поправки к резолюции № 61

Предложение Австрии

**Записка секретариата**

В соответствии с рекомендацией Рабочей группы, данной на ее тридцать третьей сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, пункт 4), Рабочая группа по внутреннему водному транспорту утвердила поправки к Резолюции No. 61 на своей пятьдесят второй сессии, основываясь на соответствующих положениях Директивы ЕС 2006/87/ЕС, устанавливающей технические предписания для судов внутреннего плавания. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту также вновь подчеркнула необходимость приведения Резолюции No. 61 в соответствие с положениями директивы (ECE/TRANS/SC.3/181, пункты 28-30). Настоящий документ содержит предложение Австрии по дальнейшему усовершенствованию поправок к Резолюции No. 61, основываясь на положениях Директивы 2006/87/ЕС.

## **I. ПОПРАВКИ К ГЛАВЕ 2-7, “ЕДИНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ОФИЦИАЛЬНЫЙ НОМЕР”**

1. Настоящую редакцию главы 2-7 Резолюции No. 61, измененную Резолюцией No. 65 (ECE/TRANS/SC.3/172/Amend.2) и касающуюся единого европейского официального номера, необходимо привести в полное соответствие с правилами Европейского Союза (ЕС) и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР).

2. В соответствии с настоящей редакцией главы 2.7-1 Резолюции No.61, единый европейский официальный номер, присвоенный компетентным органом государства, в котором зарегистрировано судно или в котором расположен его порт приписки, должен быть указан в сертификате. Это положение противоречит нормам ЕС и ЦКСР, поскольку все суда, получившие Рейнский сертификат до 1 января 2009, имеют единый европейский идентификационный номер судна, присвоенный ему государством-членом ЦКСР, даже в тех случаях, когда судно зарегистрировано за его пределами.

3. Правила ЕС и ЦКСР содержат подробные требования в отношении присвоения единого европейского идентификационного номера судна и обязанности сотрудничества между присваивающими его органами, во избежание присвоения судну нескольких единых номеров. В случае, если страны, не являющиеся членами ЕС и ЦКСР начнут присваивать единые европейские идентификационные номера, им необходимо следовать подобной практике для обеспечения взаимного признания и предотвращения злоупотребления при присвоении идентификационных номеров.

4. Противоречия между правилами ЕС и ЦКСР с одной стороны и ЕЭК ООН/ДК с другой обсуждались на совещании рабочей группы Дунайской комиссии (ДК) по техническим вопросам, состоявшемся 22-24 апреля 2009 года, где было решено передать ЕЭК ООН предложение Дунайской комиссии по поправкам к Резолюции No. 61. Тщательное изучение правил после указанного совещания показало, что предложение Дунайской комиссии не сможет обеспечить согласованное внедрение единого европейского официального номера. Представленное ниже предложение основано на предложении по поправкам Дунайской комиссии, однако содержит в себе поправки, касающиеся проблемы в целом.

5. Текст нового предложения по поправкам к главе 2-7, основанный на статье 2.18 Директивы 2006/87/ЕС,<sup>1</sup> представлен в Приложении I. Добавления в оригинальному тексту отмечены жирным шрифтом, в то время как текст, который предлагается удалить, перечеркнут.

## **II. ПОПРАВКИ К ГЛАВЕ 1-2, “ОПРЕДЕЛЕНИЯ”**

6. В связи с введением Единого Европейского Идентификационного Номера, страны-члены ЕС и ЦКСР занимаются созданием международной базы данных, которая будет включать информацию всех компетентных органов, занимающихся сертификацией судов, и речных информационных служб в отношении единого номера, а также данные для

---

<sup>1</sup> Проект статьи 2.18 содержится в приложении к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/3.

идентификации судов. В связи с правилами ЕС о конфиденциальности данных, непосредственный доступ к базе данных будет предоставлен только странам-членам ЕС и Швейцарии на основании административных соглашений. Следующим этапом станет осуществление непосредственного обмена электронными данными с третьими странами. Необходимым условием для международного обмена информацией является использование одинаковых определений (к примеру, видов судов).

7. В связи с вышеизложенным, Австрия предлагает привести определения Резолюции No. 61 в соответствии с определениями Директивы 2006/87/ЕС, дополненной Директивой 2008/126/ЕС, и с Правилами освидетельствования судов на Рейне. Согласование определений в отношении типов судов (пункты 2-28 предложения) является необходимым условием для участия стран, не являющихся членами ЕС, в международном обмене информацией в рамках европейской базы данных. Однако не менее важным является и согласованность других определений: согласование правил, основанных на различных определениях, не принесет желаемых результатов.

8. Новый текст главы 1-2 содержится в Приложении II. Добавления отмечены жирным шрифтом, а текст для удаления перечеркнут. Изменения нумерации не отражены.

### **III. ПОПРАВКИ В ДОБАВЛЕНИЕ 2, “ОБРАЗЕЦ СУДОВОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА”**

9. С учетом новых положений о едином европейском идентификационном номере Австрия предлагает исправить соответствующие ссылки на этот номер в графе 3 образца судового свидетельства, изменив название “официальный номер” на “Единый европейский идентификационный номер судна”.

## Приложение I

### 2-7 ЕДИНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР СУДНА

#### 2-7.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

~~Компетентный орган при выдаче свидетельства должен внести в него идентификационный номер, присвоенный этому судну компетентным органом государства, в котором судно зарегистрировано или в котором находится его порт приписки.~~

**2-7.1.1** Компетентный орган, выдавший свидетельство, вносит в это свидетельство европейский идентификационный номер судна. Если на момент выдачи свидетельства данному судну еще не присвоен европейский идентификационный номер судна, то этот номер присваивается этому судну компетентным органом государства-члена, в котором это судно зарегистрировано или в котором находится его порт приписки.

**2-7.1.2** Что касается судов тех стран, в которых присвоить европейский идентификационный номер судна невозможно, то европейский идентификационный номер судна, подлежащий внесению в свидетельство, присваивается компетентным органом, выдающим это свидетельство.

**2-7.1.3** Судну может быть присвоен только один-единственный европейский идентификационный номер. Европейский идентификационный номер судна присваивается только один раз и остается неизменным в течение всего срока эксплуатации этого судна.

**2-7.1.4** Владелец либо его представитель также несет ответственность за нанесение на судно европейского идентификационного номера, указанного в свидетельстве.

**2-7.1.5** Государства-члены уведомляют секретариат ЕЭК ООН о компетентных органах, отвечающих за присвоение европейского идентификационного номера судна. Секретариат ведет регистр компетентных органов, включая компетентные органы, о которых поступили уведомления от третьих стран, и предоставляет эту информацию государствам-членам. По запросу этот регистр также предоставляется для ознакомления компетентным органам третьих стран.

**2-7.1.6** Компетентные органы принимают все необходимые меры для информирования всех других компетентных органов о каждом новом случае присвоения европейского идентификационного номера судна, а также доводят до их сведения данные, необходимые для идентификации судна в соответствии с пунктом 2-7.3. Эти данные могут предоставляться компетентным органам других государств-членов при условии обеспечения эквивалентного уровня конфиденциальности на основе административных соглашений для реализации административных мер по обеспечению безопасности и удобства.

## 2-7.2 ЕВРОПЕЙСКИЙ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР СУДНА

2-7.2.1 Идентификационный номер должен состоять из восьми арабских цифр в соответствии со следующим.

Первые три цифры указывают код присвоившего номер компетентного органа государства, ~~в котором судно зарегистрировано или в котором находится его порт приписки.~~ При этом используются следующие обозначения:

- 001-019 Франция
- 020-039 Нидерланды
- 040-059 Германия
- 060-069 Бельгия
- 070-079 Швейцария
- 080-099 Зарезервированы за судами стран, которые не являются участниками Мангеймской конвенции и в отношении которых рейнское судовое свидетельство было выдано до 01.04.2007 года
- 100-119 Норвегия
- 120-139 Дания
- 140-159 Соединенное Королевство и Северная Ирландия
- 160-169 Исландия
- 170-179 Ирландия
- 180-189 Португалия
- 190-199 Зарезервированы
- 200-219 Люксембург
- 220-239 Финляндия
- 240-259 Польша
- 260-269 Эстония
- 270-279 Литва
- 280-289 Латвия
- 290-299 Зарезервированы
- 300-309 Австрия
- 310-319 Лихтенштейн
- 320-329 Чешская Республика
- 330-339 Словакия
- 340-349 ~~Венгрия~~ **Зарезервированы**
- 350-359 Хорватия
- 360-369 Сербия
- 370-379 Босния и Герцеговина
- 380-399 Венгрия
- 400-419 Российская Федерация
- 420-439 Украина
- 440-449 Беларусь
- 450-459 Республика Молдова
- 460-469 Румыния
- 470-479 Болгария
- 480-489 Грузия

490-499 Зарезервированы  
500-519 Турция  
520-539 Греция  
540-549 Кипр  
550-559 Албания  
560-569 Бывшая югославская Республика Македония  
570-579 Словения  
580-589 Черногория  
590-599 Зарезервированы  
600-619 Италия  
620-639 Испания  
640-649 Андорра  
650-659 Мальта  
660-669 Монако  
670-679 Сан-Марино  
680-699 Зарезервированы  
700-719 Швеция  
720-739 Канада  
740-759 Соединенные Штаты Америки  
760-769 Израиль  
770-799 Зарезервированы  
800-809 Азербайджан  
810-819 Казахстан  
820-829 Кыргызстан  
830-839 Таджикистан  
840-849 Туркменистан  
850-859 Узбекистан  
860-869 Иран  
870-999 Зарезервированы

**2-7.2.2** Следующие пять цифр идентификационного номера указывают серийный номер в регистрационной книге, которую ведет компетентный орган.

**2-7.3** Идентификационный номер остается неизменным на всем протяжении существования судна. **Данные, необходимые для идентификации судна**

#### **2-7.3.1 Все суда**

- 1. Единый европейский идентификационный номер судна**
- 2. Название плавучего транспортного средства/судна**
- 3. Вид плавучего транспортного средства в соответствии со статьей 1-2**
- 4. Длина в соответствии со статьей 1-2**
- 5. Ширина в соответствии со статьей 1-2**
- 6. Осадка в соответствии со статьей 1-2**
- 7. Источник данных = свидетельство Сообщества**
- 8. Дедвейт для грузовых судов**
- 9. Водоизмещение для других судов, кроме грузовых судов**

- 10. Оператор (владелец или его представитель), если возможно в отношении конфиденциальной информации**
- 11. Орган, выдавший свидетельство**
- 12. Номер судового свидетельства**
- 13. Дата истечения срока действия**
- 14. Составитель набора данных (для электронных баз данных)**

**2-7.3.2 Если имеются**

- 1. Национальный номер**
- 2. Вид судна в соответствии с Техническими требованиями к электронным судовым сообщениям во внутреннем судоходстве**
- 3. Одинарный или двойной корпус в соответствии с ВОПОГ/ППОГР**
- 4. Высота в соответствии со статьей 1-2**
- 5. Валовая вместимость (для морских судов)**
- 6. Номер ИМО (для морских судов)**
- 7. Позывной сигнал (для морских судов)**
- 8. Номер MMSI**
- 9. Код ATIS**
- 10. Тип, номер, выдавший орган и дата истечения срока действия других свидетельств**

## Приложение II

### 1-2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Типы плавучих транспортных средств

1. **«Плавучее транспортное средство» - судно или плавучее средство.**
2. «Судно» – судно внутреннего плавания или морское судно.
3. «Судно внутреннего плавания» – судно, предназначенное исключительно или преимущественно для эксплуатации на внутренних водных путях.
4. **«Морское судно» - судно, сертифицированное для морского плавания.**
5. **«Моторное судно» - моторное грузовое судно или моторный танкер.**
6. **«Моторный танкер» - судно, предназначенное для перевозки товаров в закрепленных танках и построенных для независимого плавания при собственной тяге.**
7. **«Моторное грузовое судно» - судно, другое нежели моторный танкер, предназначенное для перевозки товаров и построенное для независимого плавания при собственной тяге.**
8. **«Баржа для каналов» - судно внутреннего плавания длиной не более 38,5 м и шириной не более 5,05 м и обычно оперирующее на канале Рона-Рейн.**
9. «Буксир» – судно, специально построенное для осуществления буксировочных операций.
10. «Толкач» – судно, специально построенное для приведения в действие состава судов методом толкания.
- ~~«Буксируемая баржа» – грузовая баржа или наливная баржа, построенная для эксплуатации методом буксировки, не имеющая собственной тяги или имеющая тягу только для выполнения ограниченных маневров.~~
- ~~«Толкаемая баржа» – грузовая баржа или наливная баржа, построенная или специально переоборудованная для толкания, не имеющая собственной тяги или имеющая тягу только для выполнения ограниченных маневров при нахождении вне толкаемого состава судов.~~
- ~~«Баржа морского судна» – толкаемая баржа, построенная для перевозки на борту морских судов и для плавания на внутренних водных путях.~~
11. **«Баржа» - грузовая баржа или наливная баржа.**
12. **«Наливная баржа» - судно, предназначенное для перевозки грузов в закрепленных танках и построенное для буксировки, либо не имеющее собственной тяги, либо имеющее ее, достаточную только для выполнения ограниченных маневров.**
13. **«Грузовая баржа» - судно другое нежели наливная баржа, предназначенное для перевозки грузов и построенное для буксировки, либо не имеющее собственной тяги, либо имеющее ее, достаточную только для выполнения ограниченных маневров.**
14. **«Лихтер» - наливной лихтер, грузовой лихтер или лихтер морского судна.**
15. **«Наливной лихтер» - судно, предназначенное для перевозки грузов в закрепленных танках, построенное или специально переоборудованное для толкания, либо не имеющее собственной тяги или имеющее ее, достаточную только**



для выполнения ограниченных маневров при нахождении вне толкаемого состава судов.

**16. «Грузовой лихтер» - судно, другое нежели наливной лихтер, предназначенное для перевозки грузов, построенное или специально переоборудованное для толкания, либо не имеющее собственной тяги, либо имеющее ее, достаточную только для выполнения ограниченных маневров при прохождении вне толкаемого состава судов.**

**17. «Лихтер морского судна» - толкаемый лихтер, построенный для перевозки на борту морских судов и плавания на внутренних водных путях.**

18. «Пассажирское судно» – судно, построенное и оборудованное для перевозки более 12 пассажиров.

**19. «Пассажирское парусное судно» - пассажирское судно, построенное и оснащенное также с целью идти под парусами.**

20. «Судно для однодневных экскурсий» – пассажирское судно без кают на всю ночь для пассажиров.

21. «Пассажирское каютное судно» – пассажирское судно с каютами для пассажиров на всю ночь.

22. «Высокоскоростное судно» – моторное судно, за исключением малых судов, ~~способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/час по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в его судовом свидетельстве, способное~~ **осуществить плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды.**

23. «Плавучее средство» – плавучее сооружение, имеющее механические установки, такие как краны, земснаряды, копры или подъёмники.

**24. «Судно для рабочих участков» - соответствующее судно, построенное и оборудованное для использования на рабочих участках, такие как дноуглубительные землечерпалки, грунтовые шаланды, понтонные баржи, понтоны или блокоукладчики.**

**25. «Прогулочное судно» - судно другое, нежели пассажирское судно, предназначенное для спорта и развлечений.**

26. «Судовая шлюпка» – шлюпка многоцелевого назначения, в том числе используемая для перевозки людей или грузов, а также в спасательных целях, отвечающая предписаниям Администрации бассейна или европейского стандарта.

**27. «Плавучая установка»: плавучее сооружение, нормально не предназначенное для движения, такие как плавательный бассейн, док, дебаркадер или лодочная станция.**

**28. «Соединение плавучего материала»: плот или другая конструкция, объект или сборка, способная плавать, не являющаяся судном, плавучим средством или плавучей установкой.**

~~«Судно-площадка» — судно, не имеющее надстроек на палубе надводного борта.~~

~~«Суда, перевозящие закрепленные контейнеры» — суда, на которых все перевозимые контейнеры закреплены и которые оснащены оборудованием, необходимым для закрепления контейнеров в соответствии с требованиями Администрации.~~

### Соединение ~~судов~~ плавучих транспортных средств

29. «Состав судов» – жёстко счаленный или буксируемый состав ~~судов~~ плавучих транспортных средств.
30. «Соединение» – способ комплектации состава судов.
31. «Жёстко счаленный состав» – толкаемый состав или счаленная группа.
32. «Толкаемый состав» – жёсткое соединение ~~судов~~ плавучих транспортных средств, из которых по крайней мере одно ~~судно~~ плавучее транспортное средство располагается впереди судна или двух судов, обеспечивающих тягу для движения состава, именуемых "толкачами"; состав, образованный из судна-толкача и толкаемого ~~судна~~ плавучего транспортного средства, соединение которых допускает управляемое изгибание состава, также рассматривается как жёсткий.
33. «Счаленная группа» – соединение, состоящее из счаленных борт о борт ~~судов~~ 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 борт ~~судов~~ плавучих транспортных средств, плавучих установок или соединений плавучего материала, буксируемый одним или несколькими самоходными ~~судами~~ плавучими транспортными средствами, являющимися частью состава.

### Отдельные зоны на борту

~~«Машинное помещение» – часть судна, в которой расположены главные и вспомогательные механизмы. Машинные помещения могут подразделяться на главное машинное отделение, машинное отделение и котельное отделение.~~

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

36. «Машинное отделение» – помещение, в котором установлены ~~только~~ ~~вспомогательные механизмы, а именно~~ двигатели внутреннего сгорания.

37. «Котельное отделение» – помещение, в котором установлена работающая на топливе установка, предназначенная для производства пара и жидкого теплоносителя.

~~«Надстройка» – закрытое палубой сооружение на палубе надводного борта, простирающееся от борта до борта судна или имеющее бортовую переборку, отодвинутую внутрь от борта судна на расстояние, составляющее не более 4% ширины (B).~~

~~Закрытая надстройка представляет собой надстройку, в которой:~~

~~соединение закрытых переборок, имеющих достаточную прочность, с палубой является постоянным и водонепроницаемым;~~

~~отверстия для доступа в этих переборках, если таковые имеются, оборудованы водонепроницаемыми дверями;~~

~~все другие отверстия с боков или концов надстройки оборудованы водонепроницаемыми устройствами закрытия.~~

~~Высотой надстройки является среднее расстояние, измеренное по вертикали у борта от верхней кромки бимса палубы надводного борта до верхней кромки бимса палубы надстройки.~~

~~Длиной надстройки является средняя длина той части надстройки, которая находится в пределах длины ( $L$ ).~~

~~Если надстройка отодвинута внутрь судна от его бортов, то ее длина должна быть умножена на коэффициент, определяемый отношением ширины надстройки в середине ее длины к ширине судна в середине длины надстройки.~~

~~Полубак и полуют представляют собой надстройки, простирающиеся соответственно до носового и кормового перпендикуляров.~~

**38. «Закрытая надстройка»: водонепроницаемая, жесткая, непрерывная конструкция с жесткими стенками, постоянно и водонепроницаемо соединенными с палубой.**

~~«Рубка» — закрытое сооружение на палубе надводного борта или на палубе надстройки, бортовые переборки которого отстоят хотя бы от одного из бортов судна на расстояние более 4% ширины ( $B$ ).~~

39. «Рулевая рубка» – помещение, содержащее все приборы для наблюдения, контроля и управления, необходимые для управления судном (маневрирования).

40. «Жилые помещения» – помещения, предназначенные для использования лицами, обычно живущими на борту, включающие камбузы, провизионные, туалеты, умывальники, прачечные, лестничные площадки и проходы, но не рулевую рубку.

41. «Пассажирские помещения» – помещения на борту судна, предназначенные для пассажиров, и закрытые помещения, включая холлы, офисные помещения, торговые помещения, парикмахерские, сушильные помещения, помещения для стирки, сауны, туалеты, ванные комнаты, коридоры, проходы и лестничные шахты, не ограниченные стенами.

42. «Пост управления» – рулевая рубка, помещение, в котором находится аварийный источник электроэнергии или его часть, либо центр управления, где постоянно находится судовой персонал или члены экипажа, например, для контроля за оборудованием пожарной сигнализации, дистанционным управлением дверями или пожарными заслонками.

43. «Лестничная шахта» – шахта внутреннего лестничного помещения или лифта.

44. «Холл» – комната в жилом или пассажирском помещении. Камбуз не является холлом.

45. «Камбуз» – помещение, содержащее плиту или иное подобное приспособление для приготовления пищи.

46. «Кладовая» – помещение для хранения горючих жидкостей, либо помещение площадью более 4 м<sup>2</sup> для хранения запасов (снабжения).

47. «Трюм» – часть судна, ограниченная носовой и кормовой переборками, открытая или закрытая посредством люковых закрытий, предназначенная для перевозки грузов, упакованных или навалом, или в цистернах, не составляющих часть корпуса.

48. «Стационарно закреплённая цистерна» – цистерна, соединённая с корпусом, при этом стенки цистерны либо образованы самим корпусом, либо отделены от корпуса.

**49. «Рабочий пост» - площадь, где члены команды выполняют свои обязанности, включая проход, кран и судовую шлюпку.**

50. «Коридор» – площадь, предназначенная для нормального передвижения лиц и грузов.

51. «Безопасная зона» – пространство, снаружи ограниченное вертикальной поверхностью на расстоянии  $1/5 B_{WL}$  параллельно ДП судна на плоскости максимальной осадки.

52. «Места для сбора пассажиров» – пространства судна, которые специально защищены и в которых пассажиры собираются в случае опасности.

53. «Пути эвакуации» – часть мест для сбора пассажиров на судне, из которых может осуществляться эвакуация людей.

#### Судостроительные термины

~~«Главные механизмы» — механизмы, предназначенные для привода движителей и/или обеспечения основного назначения судна.~~

~~«Вспомогательные механизмы» — механизмы, обеспечивающие работу главных механизмов, снабжение судна всеми видами энергии, необходимой для функционирования различных судовых систем и устройств.~~

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

55. «Расстояние безопасности» – расстояние, измеренное по вертикали между плоскостью максимальной осадки и наиболее низкой точкой, выше которой, независимо от наличия водоприемных или водосбросных отверстий, ~~судно~~ **плавучее транспортное средство** не может считаться водонепроницаемым.

56. «Остаточное расстояние безопасности» – вертикальное расстояние, остающееся в случае крена судна между уровнем воды и самой низкой точкой погруженного борта, ниже которого судно уже не является водонепроницаемым.

~~«Теоретическая высота борта ( $D$ )» — вертикальное расстояние, измеренное по борту от верхней кромки горизонтального киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта в плоскости миделя.~~

57. «Надводный борт» (**F**)– ~~расстояние по вертикали, измеренное на миделе от верхней кромки палубной линии, определенной в пункте 4.4.1.1, до плоскости максимальной осадки~~ **расстояние между плоскостью максимальной осадки и параллельной плоскостью, проходящей через самую низкую точку палубы у борта или в отсутствии палубы через самую низкую точку верхней кромки обшивки корпуса борта судна.**

58. «Остаточный надводный борт» – вертикальное расстояние, остающееся в случае крена судна между уровнем воды и самой низкой точкой погруженного борта, или, при отсутствии палубы, самой низкой точкой верхней поверхности неподвижного борта судна.

~~«Палуба надводного борта» (палуба, от которой измеряется надводный борт) — как правило, — верхняя непрерывная открытая палуба, до которой доведены водонепроницаемые переборки корпуса и ниже которой все отверстия по бортам судна оборудованы стационарными водонепроницаемыми устройствами закрытия. На судах с прерывистой палубой надводного борта в качестве палубы надводного борта принимается самая нижняя часть открытой палубы и ее продолжение, параллельное верхней части палубы.~~

59. «Пределная линия погружения» – воображаемая линия на бортовой обшивке не меньше, чем на 10 см ниже палубы переборок и не меньше, чем на 10 см ниже самой низкой водопроницаемой точки бортовой обшивки. При отсутствии палубы переборок используется линия не меньше, чем на 10 см ниже самой низкой линии на водонепроницаемой наружной обшивке.

60. «Водоизмещение ( $\nabla$ )» – погруженный объём судна в м<sup>3</sup>.
61. «Водоизмещение ( $\Delta$ )» – общая масса судна, включая груз, в т.
62. «Коэффициент общей полноты ( $C_B$ )» – отношение между водоизмещением  $\nabla$  и произведением длины  $L_{WL}$ , ширины  $B_{WL}$  и осадки  $T$ .
63. «Парусность ( $A_W$ )» – площадь бокового вида над ватерлинией в м<sup>2</sup>.
64. «Палуба переборок» – палуба, до которой простираются требуемые водонепроницаемые переборки и от которой измеряется надводный борт.
65. «Переборка» – стенка заданной высоты, обычно вертикальная, делящая судно на отсеки и ограниченная днищем судна, наружной обшивкой или другими переборками.
66. «Поперечная переборка» – переборка, простирающаяся от одного борта судна до другого.
67. «Стенка» – разделительная поверхность, обычно вертикальная.
68. «Лёгкая переборка» – стенка, не являющаяся водонепроницаемой.
69. «Длина ( $L$ )» – максимальная длина корпуса, исключая руль и бушприт.
- 70. «"Габаритная длина ( $L_{OA}$ )": наибольшая длина судна в м, включая все прикрепленное оборудование, такое как части рулевой системы или силовой установки, механические и подобные приспособления.**
71. «Длина по ватерлинии ( $L_{WL}$ )» – длина корпуса в м, измеренная в плоскости максимальной осадки.
72. «Ширина ( $B$ )» – максимальная ширина корпуса в м, измеренная до внешних кромок наружной обшивки корпуса (исключая гребные колёса, привальные брусья и т.д.).
73. «Ширина габаритная ( $B_{OA}$ )» – максимальная ширина судна в м, включая всё прикреплённое оборудование, такое как гребные колёса, привальные брусья, механические приспособления и т.д.
74. «Ширина по ватерлинии ( $B_{WL}$ )» – ширина корпуса в м, измеряемая от внешних кромок бортовой обшивки на уровне максимальной осадки.
75. «Высота борта» – наименьшее вертикальное расстояние между верхней точкой киля и самой нижней точкой палубы у борта судна.
76. «Осадка ( $T$ )»: вертикальное расстояние между самой нижней точкой корпуса или киля и линией максимальной осадки;
77. «Носовой перпендикуляр» – вертикальная линия, проведенная через переднюю точку сечения корпуса плоскостью максимальной осадки.
78. «Чистая ширина бортового прохода» – расстояние между вертикальной линией, проходящей через наиболее выступающую в проход часть у комингса, и вертикальной линией, проходящей через внутреннюю кромку ограждения (леера, ограждения для ног) на внешней стороне прохода у борта.
- ~~«Жидкий груз» – все имеющиеся на судне жидкости, включая грузы, запасы, балласт и т.п.~~
- ~~«Запасы» – грузы, расходуемые во время эксплуатации судна (топливо, смазочное масло, пресная вода, провизия и т.п.).~~
- ~~«Судно порожнем» – полностью готовое судно, с заполненными механизмами и системами, но без груза и без запасов, пассажиров и жидкого балласта.~~

~~«Критический угол  $\phi_{f1}$ » — угол крена, при котором через незащищенные отверстия начинается заливание водой внутренних помещений судна, но который не превышает угла, при котором кромка палубы надводного борта входит в воду, или же при котором середина скулы выходит из воды.~~

~~«Угол опрокидывания  $\phi_e$ » — угол крена, при котором под действием кренящего момента начинается опрокидывание судна.~~

~~«Допустимый угол крена  $\phi_{регт}$ » — угол крена, который не должен быть превышен и который должен быть предписан компетентным органом для соответствующего типа судна. В принципе он соответствует значению критического угла  $\phi_{f1}$ , но он не должен превышать величину угла опрокидывания  $\phi_e$ .~~

~~«Мидель судна» — мидель судна находится на середине длины (L).~~

### Система управления **судном**

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

80. «Руль» – руль или рули вместе с баллером, включая сектор руля и элементы, связывающие его с рулевой машиной.

81. «Рулевая машина» – часть рулевого устройства, приводящая руль в движение.

82. «Привод» – устройство, подводящее энергию к рулевой машине и находящееся между источником энергии и рулевой машиной.

83. «Источник энергии» – устройство, подающее энергию, вырабатываемую судовой электрической станцией, аккумуляторными батареями или двигателем внутреннего сгорания, к системе рулевого управления и рулевой машины.

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

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

86. «Ручной привод» – система, в которой вращение штурвала вручную приводит в движение руль посредством механической или гидравлической передачи без дополнительного источника энергии.

87. «Гидравлический привод с ручным управлением» – гидравлическая передача, управляемая вручную.

88. «Регулятор скорости поворота» – устройство, автоматически устанавливающее и поддерживающее заданную скорость поворота судна в соответствии с заранее заданными параметрами.

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.**

[Примечание секретариата: следующие определения перенесены из данного раздела в раздел «Другие определения»: радиолокатор, ECDIS для внутреннего судоходства, оборудование ECDIS для внутреннего судоходства, информационный режим, навигационный режим.]

## Электрическое оборудование и автоматизация

«Заземление» — электрическое соединение заземляемой части с корпусом судна.

«Использование корпуса в качестве обратного провода» — распределение постоянного или переменного тока с использованием корпуса в качестве обратного провода означает, что изолированные провода подключены к одному из полюсов питания, а корпус судна или надстройка подключаются к другому полюсу.

«Безопасное напряжение» — напряжение, не представляющее опасности для людей. Это условие считается выполненным, если обмотки трансформаторов, преобразователей и других устройств для понижения напряжения являются электрически отдельными, и пониженное напряжение этих устройств или напряжение источников электрической энергии не превышает 50 В между полюсами при постоянном токе и между фазами при переменном токе.

«Автоматизированная энергетическая установка» — установка, оборудованная автоматическими системами управления, контроля и защиты главных и вспомогательных механизмов и соответствующих систем, связанных между собой при помощи средств телесигнализации.

«Система автоматизации» — комплекс соответствующих элементов, устройств и соединений, предназначенных для выполнения предписанных функций, связанных с управлением и контролем.

«Автоматизированная система дистанционного управления» — автоматизированная система, обеспечивающая управление и контроль за функционированием механизмов судна с поста дистанционного управления посредством осуществляемого оператором простого манипулирования элементом управления (например, рукояткой) и позволяющая в автоматическом режиме выполнять все промежуточные операции, связанные с подготовкой к приведению в действие, пуску, изменению режима работы, реверсированию, блокировке и остановке главных и вспомогательных механизмов и их систем.

«Система дистанционного управления» — автоматизированная система, обеспечивающая управление и контроль за функционированием отдельных механизмов судна с поста дистанционного управления посредством осуществляемого оператором простого манипулирования элементом управления для выполнения всех операций, включая промежуточные.

«Система аварийно-предупредительной сигнализации» — система автоматизации, обеспечивающая подачу визуальных и звуковых сигналов, когда контролируемые параметры достигают предельных значений или происходят отклонения от нормального рабочего режима энергетической установки.

«Система защиты» — система автоматизации, обеспечивающая автоматическую блокировку определенных функций управляемой установки во избежание ее выхода из строя.

«Элемент системы автоматизации» — электрическое, электронное или иное устройство, являющееся компонентом системы автоматизации (например, датчик, реле, усилитель, микросхема, логический элемент и т.д.).

~~«Система индикации» — система, обеспечивающая оператора текущей информацией о контролируемых физических параметрах установки (механизма, системы) и их изменениях, которая может структурно входить в общую систему автоматизации.~~

#### Свойства конструктивных элементов и материалов

90. «Водонепроницаемость» – водонепроницаемыми считаются элементы конструкции или устройства, оборудованные таким образом, чтобы предотвращать любое проникновение воды внутрь судна.

91. «Брызгонепроницаемость» – брызгонепроницаемыми считаются элементы конструкции или устройства, оборудованные таким образом, что они в любых погодных условиях, встречающихся в назначенной зоне, пропускают только незначительное количество воды внутрь судна.

92. «Газонепроницаемость» – газонепроницаемыми считаются элементы конструкции или устройства, оборудованные таким образом, чтобы предотвращать проникновение газа или паров.

93. «Негорючий материал» – материал, который не горит и не выделяет горючих паров в количестве, способном к самопроизвольному воспламенению при нагреве до 750°С.

94. «Огнезадерживающий материал» – материал, который трудно воспламеняется или поверхность которого по меньшей мере ограничивает распространение пламени в соответствии с процедурой, приведенной в разделе 15-11.1.

95. «Огнестойкость» – свойство конструктивных элементов или устройств, подтвержденное процедурами испытаний, приведенными в разделе 15-11.1.

**96. «Кодекс по процедурам испытания на огнестойкость» - Международный Кодекс по применению процедур испытания на огнестойкость, принятый Резолюцией MSC.61(67) Комитетом по безопасности на море, ИМО.**

#### Другие определения

97. ~~«Признанное классификационное общество» – классификационное общество, которое было признано Администрацией в соответствии с критериями, приведенными в добавлении 6, или в соответствии с процедурой, условиями и критериями, изложенными в главе 1.15 Правил, прилагаемых к Соглашению ВОПОГ.~~

98. «Радиолокатор» – электронное вспомогательное оборудование для судоходства, предназначенное для выявления и отображения окружающей обстановки и условий судоходства.

99. «ECDIS для внутреннего судоходства» – унифицированная система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства, которая отображает заданную информацию, выбранную из составленной изготовителем электронной навигационной карты для внутреннего судоходства, а также факультативную информацию, поступающую от других датчиков судна.

100. «Оборудование ECDIS для внутреннего судоходства» – оборудование, предназначенное для отображения электронных навигационных карт для внутреннего судоходства при следующих двух режимах эксплуатации: информационный режим и навигационный режим.



101. «Информационный режим» – использование системы ECDIS для внутреннего судоходства только для целей получения информации без наложения радиолокационного изображения.

102. «Навигационный режим» – использование системы ECDIS для внутреннего судоходства для управления судном с наложением радиолокационного изображения.

103. «Судовой персонал» – все работники на пассажирском судне, не являющиеся членами экипажа.

104. «Лица с ограниченной подвижностью» – лица, испытывающие определенные проблемы при пользовании общественным транспортом, такие, как пожилые люди, лица, страдающие физическими недостатками, лица с недостаточной функцией органов чувств (зрение и т.д.), лица на инвалидных колясках, беременные женщины и лица, сопровождающие маленьких детей.

105. «Судовое свидетельство» – ~~свидетельство, соответствующее образцу, приведенному в добавлении 2, которое подтверждает соответствие судна техническим предписаниям настоящих Рекомендаций~~ **Свидетельство, которое выдается компетентными органами на суда внутреннего плавания, отвечающие техническим требованиям, установленными данной Рекомендацией.**

~~«Нефтесодержащая вода» — смесь воды с любым количеством нефти, образующаяся в ходе эксплуатации судна, кроме грузовых отходов.~~

~~«Бытовые стоки» — стоки, поступающие из камбузов, столовых, умывальных (душевых и умывальников) или прачечных, а также фекальные стоки.~~

~~«Мусор, образующийся в результате эксплуатации судна» — отходы, образующиеся в процессе эксплуатации судна, кроме грузовых отходов.~~

~~«Хозяйственный мусор» — органические и неорганические бытовые отходы (например, пищевые отходы, бумага, стекло и аналогичные кухонные отходы), не содержащие мусора, образующегося в результате эксплуатации судна.~~

~~«Коллективные спасательные средства» — спасательные шлюпки, спасательные плоты, судовые шлюпки и спасательные плавучие устройства, предназначенные для спасения пассажиров и экипажа судна.~~

~~«Спасательная шлюпка» — шлюпка, предназначенная для спасения терпящих бедствие людей — и — отвечающая — предписаниям — Администрации — бассейна, признанного классификационного общества или Международного кодекса по спасательным средствам ИМО (Кодексу КСС).~~

~~«Спасательный плот» — плот, предназначенный для спасения терпящих бедствие людей за счет поддержания их вне воды и отвечающий предписаниям Администрации бассейна, признанного — классификационного — общества — или — Международного — кодекса — по спасательным средствам ИМО (Кодексу КСС).~~

~~«Спасательные плавучие приспособления» — средства, предназначенные для удержания на поверхности воды нескольких людей, оказавшихся за бортом.~~

~~«Индивидуальные спасательные средства» — средства, предназначенные для удержания на поверхности воды человека, оказавшегося за бортом. К ним относятся спасательные жилеты и спасательные круги.~~

~~«Администрация» — администрация страны, в которой судно зарегистрировано, или орган, выдающий судовое свидетельство.~~

~~«Администрация бассейна» — национальная или международная организация, имеющая компетенцию определять правила для водных путей, находящихся в определенной географической области.~~

~~«Новое судно» — судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки на дату или после даты введения в силу настоящих Рекомендаций Администрацией.~~

~~«Существующее судно» — судно, обладающее действительным свидетельством или другим разрешением на эксплуатацию на день, предшествующий вступлению в силу настоящих Рекомендаций, определенный Администрацией.~~

-----