

Distr.: Restricted  
12 October 2011  
Russian  
Original: Russian

---

## **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

### **Пятьдесят пятая сессия**

Женева, 12–14 октября 2011 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

### **Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях:**

**Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне**

**технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (Резолюция № 61)**

## **Замечания по поправкам к Резолюции № 61**

### **Предоставлено Российской Федерацией**

#### *Записка секретариата*

Ниже предоставлен ответ на замечания Украины, изложенные в Неформальном документе № 3, подготовленный Российской Федерацией в сотрудничестве с членами Группы экспертов-добровольцев по Резолюции № 61.

1. По определению № 1, "Плавающее средство", можно согласиться с поправкой на русском языке. В английский вариант, в принципе, поправку можно и не вносить, применяя принцип, уже использованный нами в определениях, и здесь можно говорить об уточнении текста на русском языке.

2. Что касается определений № 5, 6 и 7 ("Самоходное судно", "Самоходный танкер" и "Самоходное сухогрузное судно"), предложенные поправки не меняют смысл определений, а лишь изменяют принцип его изложения. Поэтому, на наш взгляд, вид изложения этих определений в Резолюции № 61 не влияет на их смысл, как в виде, принятом в Директиве, так и в предложенном Украиной виде. Здесь, на наш взгляд, стоит учесть цель введения поправок в Резолюцию – гармонизация с определениями в Директиве, и с этой точки зрения было бы обоснованно придерживаться стиля, принятого в Директиве.

Другой принципиальный вопрос – необходимость использования одинаковых определений в различных документах ЕЭК ООН. В частности, Украина приводит в качестве примера определение термина «танкер», приведенное в ВОПОГ. Этот вопрос, в частности, обсуждался на 5-м заседании Группы добровольцев по Резолюции № 61. Группа сочла, что такой подход не всегда оправдан, поскольку у различных документов поставлены различные цели, что и находит свое отражение в определениях. Считаем, что предложенные поправки можно отклонить.

3. Что касается термина «малое судно», он практически не используется в Резолюции, кроме определения высокоскоростного судна и в пункте 10-2.1 в отношении смягчения требований по длине сходни. Учитывая область применения Резолюции № 61 – для судов длиной от 20 м и более, не считаем необходимым дополнять Резолюцию данным определением, и считаем, что для этих целей достаточно определения малого судна, данного в ЕПСВВП.

4. Что касается определения прогулочного судна, предложение Украины, заключается, фактически, в дополнении определения минимальной длиной 20 м. В Главе 21 уже введено определение прогулочного судна. В то же время в пункте 1-1.2 оговорена область применения Рекомендаций в целом – для судов длиной 20 м и более.

Далее, в Резолюции 13 используемое определение близко к предлагаемому Группой добровольцев:

«1. b) под термином «прогулочное судно» подразумевается любое парусное или моторное судно, используемое для прогулочных и некоммерческих целей».

Определение, используемое в Директиве 34/25/ЕС, а именно:

«3. (a) 'recreational craft': any boat of any type intended for sports and leisure purposes of hull length from 2,5 m to 24 m, measured according to the harmonised standard, regardless of the means of propulsion; the fact that the same boat could be used for charter or for recreational boating training shall not prevent it being covered by this Directive when it is placed on the Community market for recreational purposes;» не соответствует содержанию Главы 21. Считаем, что предложенную поправку следует отклонить.

5. По определению № 61, "Надводный борта", Группа пришла к решению использовать простое определение из Директивы:

"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 планширя или, при отсутствии планширя, через самую низкую точку верхней кромки обшивки корпуса борта судна плавучего средства;*

Если Рабочая группа решит рассмотреть другие варианты, можно использовать предложение РФ:

«Надводный борт (F)» – расстояние между плоскостью максимальной осадки и параллельной плоскостью, проходящей через точку, в которой продолженная наружу верхняя поверхность палубы надводного борта пересекается с наружной поверхностью обшивки борта судна на миделе».

6. Определение 132 вводит понятие «коллективные спасательные средства». Поскольку в нормировании снабжения судна коллективными спасательными средствами в общее количество коллективных спасательных средств могут входить также судовые шлюпки, соответствующие требованиям для спасательных шлюпок, считаем необходимым оставить данное определение в существующей редакции. Кроме того, это определение содержится в действующем тексте Резолюции, и ранее не поступало предложений по его корректировке.