



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

##### **Пятьдесят седьмая сессия**

Женева, 16–18 октября 2013 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)**

## **Добавления и поправки к пересмотренной Резолюции № 61**

### **Примечание секретариата**

#### **I. Мандат**

1. На своих сорок второй и сорок третьей сессиях Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) рассмотрела и одобрила добавления и поправки к приложению к Резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/172/Rev.1, Amend.1 и 2), подготовленный Группой экспертов – добровольцев и направленный на дальнейшее развитие Резолюции № 61 в свете существующих требований Европейского союза и речных комиссий, применимых к судам внутреннего плавания (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, пункт 44 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, пункт 31).

2. Рабочей группе по внутреннему водному транспорту предлагается рассмотреть и предварительно принять добавления и поправки к Резолюции № 61, представленные ниже, до принятия нового комплекса поправок к Резолюции № 61. Жирным шрифтом выделены предлагаемые добавления к существующим текстам. Зачеркиванием выделен текст, подлежащий исключению.

## II. Раздел 2–7.3, “Данные, необходимые для идентификации судна”

3. *Изменить* текст раздела 2–7.3 *следующим образом*:

### 2–7.3.1 Все суда

1. Единый европейский идентификационный номер
2. Название судна
3. Вид плавучего транспортного средства в соответствии со статьей 1–2
4. Длина габаритная
5. Ширина габаритная в соответствии со статьей 1–2
6. Осадка в соответствии со статьей 1–2
7. Источник данных (судовое свидетельство)
8. Дедвейт для грузовых судов
9. Водоизмещение, для судов иных, чем грузовые суда
10. Оператор (владелец или его представитель), если возможно, с учетом конфиденциальности
11. Орган, выдавший свидетельство
12. Номер судового свидетельства
13. Дата истечения срока действия судового свидетельства
14. Составитель набора данных (для электронных баз данных)
- 15. Номер ИМПС (Идентификатор морской подвижной службы)**

### 2–7.3.2 Если имеются

1. Национальный номер
2. Тип судна в соответствии с Международными стандартами, касающимися извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (Резолюция № 60)
3. Одинарный или двойной корпус в соответствии с ВОПОГ
4. Высота борта 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 ИМПС (Идентификатор морской подвижной службы)
- 8 9. Код ATIS (Система автоматической идентификации передатчика)**
- 9 40. Тип, номер, выдавший орган и дата истечения срока действия других свидетельств**

### III. Раздел 10–1.4, “Цепи и тросы”

4. *Изменить* текст пункта 10–1.4.5 следующим образом:

10–1.4.5 Суда должны оснащаться тремя швартовными ~~канатами~~ **тросами**. Минимальная длина ~~канатов~~ **тросов**, в м, должна быть следующей:

- первый ~~канат~~**трос**:  $L + 20$ , но не более 100;
- второй ~~канат~~ **трос**: две трети длины первого ~~каната~~**троса**;
- третий ~~канат~~ **трос**: одна треть длины первого ~~каната~~**троса**.

На судах, у которых длина  $L$  меньше 20 м, наличие третьего ~~каната~~ **троса** не требуется.

~~Канаты должны быть стальными, растительными или синтетическими и иметь достаточное разрывное усилие.~~

**Тросы должны иметь разрывное усилие  $R_s$ , рассчитываемое по следующим формулам:**

$$\text{для } L \cdot B \cdot T \text{ до } 1\,000 \text{ м}^3: \quad R_s = 60 + \frac{L \circ B \circ T}{10} [\text{кН}]$$

$$\text{для } L \cdot B \cdot T \text{ более } 1\,000 \text{ м}^3: \quad R_s = 150 + \frac{L \circ B \circ T}{100} [\text{кН}].$$

Для тросов, требуемых на судне, на борту должен иметься сертификат в соответствии с международным стандартом, подобным ISO 10474(1991), тип 3.1.

Эти тросы могут быть заменены канатами, имеющими такие же длину и разрывное усилие. Минимальное разрывное усилие этих канатов должно быть указано в сертификате.

Для судов, предназначенных для эксплуатации в зонах 1 и 2, администрация может потребовать применения следующей формулы:

$$R_s = 0,15 N + 25 \quad [\text{кН}]$$

где  $N$  – характеристика снабжения, указанная в пункте 10–1.2.2.

### IV. Раздел 11–4, “Бортовой проход”

5. *Изменить* пункт 11–4.2 следующим образом:

11–4.2 До высоты 0,90 м над бортовым проходом свободная ширина бортового прохода может быть уменьшена до ~~0,54~~ **0,50** м при условии, что свободная ширина между внешним бортом корпуса и внутренним бортом трюма составляет не менее 0,65 м. ~~Вместе с тем свободная ширина бортового прохода может быть сокращена до 0,50 м, если внешний борт бортового прохода оборудован перилами в соответствии с пунктом 11 2.4 для предотвращения падений. На борту судов длиной не более 55 м установка поручней необязательна при условии, что~~

Администрация признает меры по технике безопасности удовлетворительными.

**V. Добавление 3, “Знаки и сигналы безопасности, подлежащие использованию на борту судов внутреннего плавания”**

6. *Добавить* новый рисунок 8 следующего содержания:

**Рисунок 8**

Обязательно ношение спасательного жилета		<u>Цвет:</u> синий/белый
--	--	--------------------------

**VI. Новый раздел 3–6, “Прочие положения”**

7. После раздела 3–5 *добавить* новый раздел 3–6 *следующего содержания:*

3–6.1 ~~Article 3.03(7)~~ Носовые оконечности судов должны иметь такую конструкцию, чтобы якоря не выступали за обшивку корпуса, ни полностью, ни частично. **Администрация бассейна может допустить иные устройства для размещения якорей в положении «по-походному» при подтверждении эквивалентного уровня безопасности»** ”

---