



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2002/13
7 March 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

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**

(Двадцать четвертая сессия, 5-7 июня 2002 года,
пункт 3 повестки дня)

**ОБНОВЛЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКИХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ
ВОДНЫМ ПУТЯМ (ЕПСВВП)**

Передано правительством Германии

Примечание: Ниже секретариат воспроизводит предложения немецкой делегации в отношении поправок к положениям ЕПСВВП, содержащимся в документе TRANS/SC.3/115/Rev.2. Приводимые ниже предложения представлены в ответ на просьбу Рабочей группы, содержащуюся в докладе о работе ее двадцать второй сессии (TRANS/SC.3/WP.3/44, пункты 6, 17 и 19), и касаются глав 1 и 6 ЕПСВВП, а также их приложения 5.

Видимость: статья 1.07 (см. TRANS/SC.3/WP.3/2001/14)

1. Статья 1.07, пункт 2

Радиолокационное оборудование должно находиться в носовой части судна, с тем чтобы оно могло использоваться рулевым. В связи с этим пункт 2 статьи 1.07 надлежит дополнить следующим образом (выделено курсивом):

"...это ограничение видимости можно компенсировать во время прохода судна путем использования перископов с плоскими отражателями или радиолокационного оборудования; *радиолокационное оборудование должно быть установлено в носовой части судна*".

2. Статья 1.07, пункт 4

В целях обеспечения большей ясности подпункты b) и c) пункта 4 статьи 1.07 надлежит дополнить следующим образом (выделено курсивом):

"b) для судов шириной 9,50 м или более *и менее 11,00 м* - если контейнеры погружены более чем в два яруса;

c) для судов шириной 11,00 м или более - если контейнеры погружены более чем в три яруса или более чем в три ряда по ширине *и более чем в два яруса*".

Радиолокатор: статья 4.05 (см. TRANS/SC.3/WP.3/44, приложение)

3. Радиолокационное оборудование

Во внутреннем судоходстве узость водных путей требует применения особого радиолокационного оборудования. В силу риска оказания негативного влияния на функционирование других навигационных и эксплуатационных систем требуется официальное утверждение такого оборудования.

Предписание в отношении подачи трехтонального звукового сигнала можно было бы аннулировать, поскольку в условиях ограниченной видимости суда обязаны использовать радиолокатор, устанавливать непосредственную радиотелефонную связь с другими судами и согласовывать порядок расхождения (новая статья 6.30).

В связи с этим нынешний текст предлагается изменить следующим образом (выделено курсивом):

"1. Суда могут использовать радиолокатор только в том случае, если:

а) они оборудованы радиолокационной установкой, *отвечающей потребностям внутреннего судоходства*, и индикатором скорости изменения курса. *Эти приборы должны находиться в исправном рабочем состоянии и по своему типу должны быть сертифицированы для целей внутреннего судоходства* в соответствии с предписаниями соответствующих компетентных органов. Однако паромы, не передвигающиеся самостоятельно, могут не иметь индикатора скорости изменения курса;

б) на борту находится лицо, имеющее удостоверение, подтверждающее способность *пользоваться радиолокатором* в соответствии с предписаниями компетентных органов. Без ущерба для положений пункта 2 статьи 1.09 радиолокатор может, однако, использоваться для целей обучения в условиях хорошей дневной *и ночной* видимости, даже в случае отсутствия такого лица на борту;

с) они оборудованы установкой для подачи *трехтонального звукового сигнала*, за исключением малых судов и паромов. Однако компетентные органы могут не требовать наличия такой установки.

Кроме того, малые суда должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии, для связи по каналу судно-судно".

Высокоскоростные суда (см. TRANS/SC.3/WP.3/2001/14; TRANS/SC.3/WP.3/44)

4. Обязанность уступать дорогу: статья 6.01 а)

В статье 6.01 а) предлагается исключить перечень примеров высокоскоростных судов и включить его в пункт сс) статьи 1.01. Кроме того, определение высокоскоростного судна следует дополнить положением, предписывающим проставлять отметку "высокоскоростное судно" в акте освидетельствования. В противном случае компетентным органам будет сложно определять, должно ли то или иное судно выполнять особые предписания, применимые к высокоскоростным судам. Это создавало бы серьезный риск для безопасности судоходства, поскольку было бы неясно, какие

предписания должны выполняться. Исполнительные органы были бы не в состоянии обеспечивать выполнение предписаний.

В связи с этим в нынешний текст предлагается внести следующие изменения (выделено курсивом):

Статья 1.01, пункт сс):

"сс) термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности воды (*например, судно на подводных крыльях, судно на воздушной подушке или судно с несколькими корпусами*), когда это указано в акте его освидетельствования;".

Статья 6.01 а):

"Высокоскоростные суда должны оставлять всем прочим судам необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; они не могут требовать, чтобы последние уступали им дорогу".

5. Малые суда: статья 6.02

В пункте 2 статьи 6.02 следует снять квадратные скобки и исключить ссылку на статью 6.01, поскольку в определении термина "высокоскоростное судно", содержащемся в пункте сс) статьи 1.01, четко разъясняется, какие суда считаются "высокоскоростными судами". Таким образом, текст будет иметь следующую формулировку:

"Когда в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, эти малые суда должны оставлять всем другим судам, за исключением высокоскоростных судов, необходимое пространство для продолжения ими движения и маневрирования; они не могут требовать, чтобы эти суда уступали им дорогу".

6. Управление судном: статья 1.09, пункт 4

От лица, ответственного за безопасное управление судном, недостаточно требовать наличия удостоверения судоводителя "общего типа". Оно должно иметь документ, подтверждающий наличие конкретных способностей, необходимых для безопасного управления вверенным ему судном. Речь, в частности, идет о габаритах (длина и ширина

в случае грузовых судов или длина и пассажироместимость в случае пассажирских судов) соответствующего судна. Кроме того, в этом контексте следует учитывать особые местные условия соответствующего судоходного пути, поскольку на каналах и на незарегулированных участках они могут существенным образом различаться.

В связи с этим первое предложение пункта 4 статьи 1.09 нужно было бы изменить следующим образом (выделено курсивом):

"4. На борту каждого осуществляющего плавание высокоскоростного судна за румпелем или штурвальным колесом должно находиться лицо, обладающее требуемым компетентными органами удостоверением судоводителя *для категории судна, которым оно управляет на данном конкретном участке внутреннего водного пути*, а также свидетельством, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.05..."

7. Неограниченный передний обзор на "высокоскоростных судах"

Положение, касающееся неограниченного переднего обзора на "высокоскоростных судах", представляется необязательным. Риск, создаваемый, например, для лиц, находящихся на воде прямо по курсу "высокоскоростного судна", предполагается сократить за счет обязательного предписания, предусматривающего, что в рулевой рубке должны одновременно находиться два лица, обладающие удостоверением судоводителя, которые вдвоем должны отвечать за обеспечение безопасности плавания. Здесь вступает в действие предлагаемое добавление к пункту 4 статьи 1.09, согласно которому лицо, управляющее судном, должно обладать удостоверением, действительным для данного конкретного участка. Будучи знакомым с местными условиями данного участка, рулевой сознает особые опасности, которые могут встретиться на пути (например, факт возможного наличия людей на воде).

8. Желтые проблесковые огни: статья 3.08, пункт 5, и приложение 5

Введение сигнализации для высокоскоростных судов в виде "двух ярких и частых желтых проблесковых огней" заслуживает всяческого одобрения. В связи с этим таблицу в приложении 5 ЕПСВВП нужно было бы изменить следующим образом (выделено курсивом):

Номинальная сила света I_B и дальность видимости t судовых огней¹

Цвет огня	Тип огня					
	Обыкновенный		Ясный		Яркий	
	I_B в кд	t в км	I_B в кд	t в км	I_B в кд	t в км
Белый	2-4*	2,3 - 3,0*	9-25	3,9-5,3	35-100	5,9-7,7
Красный или зеленый	0,9-5	1,7-3,2	3,5-20	2,8-5,0	-	-
Желтый	0,8-2,4	1,6-2,5	3,6-15	2,9-4,6	35-100	5,9-8,0
Синий	$\geq 1^*$	$\geq 1,8^{**}$	-	-	-	-

В пункте t статьи 1.01 ЕПСВВП "проблесковый огонь" определяется как ритмичный огонь с 50-60 проблесками в минуту. Высокоскоростные суда должны иметь световую сигнализацию в виде "частого проблескового огня". Для удовлетворения этого предписания следует принять предложение Нидерландов и установить периодичность 100-120 проблесков в минуту. Это соответствует предписаниям, применяющимся на Рейне.

9. Запрещение плавания в ночное время суток

В силу высокой маневренности "высокоскоростных судов", присутствия в рулевой рубке двух лиц, обладающих удостоверением судоводителя (пункт 4 статьи 1.09) и обязанности пользоваться радиолокатором (пункт 3 статьи 4.05), а также наличия особого радиолокационного оборудования, предназначенного для использования на внутренних водных путях (подпункт а) пункта 1 статьи 4.05), плавание высокоскоростных судов в ночное время суток запрещать не следует.

**Плавание в условиях ограниченной видимости
(см. TRANS/SC.3/WP.3/44, приложение)**

10. Общие предписания: статья 6.30а) Использование радиолокатора: статья 6.30, пункт 1

В силу того, что данное положение носит характер "общего предписания", здесь следует еще раз подчеркнуть, что в условиях ограниченной видимости разрешается

¹ Примечание секретариата: В нынешнем тексте ЕПСВВП таблица построена иначе и содержит предельные значения параметров I_o , I_B и t , которые в ряде случаев отличаются от значений, предложенных немецкой делегацией в таблице, представленной выше.

плавание лишь тех судов, которые оснащены радиолокационным оборудованием и системами радиотелефонной связи и которые используют эти средства.

В связи с этим предлагается следующий текст (выделено курсивом):

"В условиях ограниченной видимости и без ущерба для положений статьи 6.33 разрешается плавание лишь тех судов, которые оснащены оборудованием радиотелефонной связи, оговоренным в статье 4.04, и радиолокационным оборудованием, оговоренным в статье 4.05. Они должны пользоваться этим радиотелефонным и радиолокационным оборудованием".

b) Радиотелефонная связь: статья 6.30, пункт 2

Общие предписания нужно было бы дополнить положением, обязывающим включать установку радиотелефонной связи в режим прослушивания. Таким образом, пункт 2 статьи 6.30 мог бы иметь следующую формулировку (изменения выделены курсивом):

"При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны изменять свою скорость хода с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Они должны иметь установку радиотелефонной связи, включенную в режим прослушивания на канале, отведенном для связи между судами, и сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства".

c) Расхождение левыми бортами: статья 6.30, пункт 4

В условиях ограниченной видимости опасно предписывать расхождение левыми бортами для тех секторов, где при хорошей видимости это не соответствует обычной практике. В особо сложных условиях ограниченной видимости судам придется отступать от обычной практики. Это создает дополнительный риск для безопасности судоходства, поскольку судоводители не обладают необходимым опытом.

В связи с этим положения пункта 4 статьи 6.30 нужно было бы исключить.

11. Плавание при помощи радиолокатора: статья 6.32

В этих положениях нужно указать, что требуемое удостоверение должно быть действительным для судна, управляемого данным лицом, и для участка водного пути, на котором осуществляется плавание. Поэтому квадратные скобки следует снять.

Для разъяснения того, с кем следует согласовать порядок расхождения, формулировку пункта 4 статьи 6.32 нужно было бы дополнить следующим образом (выделено курсивом):

"4. Как только на судне, идущем вниз по течению, на экране радиолокатора будет замечено судно, положение или движение которого может создать опасную ситуацию и которое не установило радиотелефонную связь, то судно, идущее вниз по течению, должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого судна на опасную ситуацию и согласовать с *этим судном* порядок расхождения".

В силу того, что обязанность уступать дорогу, применяющаяся к малым судам, действует и в условиях ограниченной видимости, следует четко указать, что обязанность согласовать порядок расхождения не применяется к таким судам. Вместе с тем малые суда обязаны выходить на связь и сообщать свое название и другую информацию. В данном случае действует основополагающее правило радиотелефонной связи, и его нет необходимости конкретно повторять для малых судов.

В связи с этим пункт 6 статьи 6.32 нужно было бы изменить следующим образом (выделено курсивом):

"6. Идущее при помощи радиолокатора судно, вызываемое по радиотелефонной связи, должно ответить по этой связи, сообщив свою категорию, свое название, свой курс и свое местоположение. Затем оно должно согласовать с судном, идущим во встречном направлении, порядок расхождения; *что касается малых судов, то они должны сообщать только сторону, в которую они отворачивают*".

**Суда, плавающие при помощи радиолокатора: статьи 6.33
(см. TRANS/SC.3/WP.3/44, приложение)**

12. Движение до зоны стоянки: статья 6.33, пункт 1

В интересах обеспечения безопасности других судов первое предложение данного пункта нужно было бы уточнить, добавив ограничивающее положение о том, что

оговоренные суда могут продолжать движение лишь до ближайшего соответствующего места стоянки.

Во втором предложении следует четко указать, что установленная обязанность применяется к судам. Таким образом, текст имел бы следующую формулировку (изменения выделены курсивом):

"1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не имеющие возможности использовать радиолокатор, должны немедленно вернуться в ближайшую соответствующую зону стоянки, расположенную в направлении движения судна. Во время движения до этой зоны они должны соблюдать следующие положения".

13. "Туманный сигнал": статья 6.33, пункт 1, подпункт b)

Термин "туманный сигнал" следует исключить, поскольку этот звуковой сигнал должен подаваться в условиях ограниченной видимости, обусловленной не только туманом, но и снегопадом или дождем. В связи с этим в тексте следует исключить слово "туманный".
