



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****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 3–5 июля 2023 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Перевозки «река–море» в Европе**Вводная информация и темы для обсуждения****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).

2. На своей пятьдесят шестой сессии по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) провела обсуждения «за круглым столом» по вопросам перевозок «река–море» в Европе. Основным документом для рассмотрения стал тематический доклад «Перевозки «река–море» в Европе», который был подготовлен Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) в партнерстве с Европейской комиссией, Европейским союзом речного и прибрежного транспорта, Комитетом Европейского союза речного судоходства по перевозкам «река–море», Дунайской Комиссией, Европейской организацией судоводителей и Международной ассоциацией, представляющей взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра судов внутреннего плавания в Европе. SC.3/WP.3; а) отметила важность представленного доклада в качестве первичного обзора сектора перевозок «река–море»; б) подчеркнула целесообразность продолжения этой деятельности с целью подготовки обновленного доклада через два или три года, с тем чтобы охватить весь регион Европейской экономической комиссии; и с) отметила необходимость объединения усилий государств-членов и других ключевых заинтересованных сторон в деле согласования нормативно-правовой базы для перевозок «река–море» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, пункты 63–77).



3. SC.3/WP.3, возможно, пожелает вернуться к обсуждению данного вопроса и продолжить обсуждение нормативно-правовой базы для перевозок «река–море», технических предписаний для судов «река–море» и других соответствующих вопросов.

II. Определение судна «река–море»

4. Как отмечено в тематическом докладе ЦКСР, перевозка «река–море» заключается в перевозке частично по внутренним водным путям и частично по морю, без осуществления операций по перевалке груза. Перевозка «река–море» может осуществляться морским судном или судном внутреннего плавания. В докладе проведено различие между двумя общими случаями перевозок река–море:

- a) перевозка «река–море», осуществляемая морскими судами; и
- b) перевозка «река–море», осуществляемая судами внутреннего плавания.

5. В приложении к резолюции № 61, глава 20В, «судно река–море плавания» означает судно, судно, предназначенное для эксплуатации на внутренних водных путях и пригодное для ограниченной эксплуатации в море.

III. Прибрежные маршруты для судов типа «река–море»

6. Сеть водных путей категории Е в соответствии с Европейским соглашением о главных внутренних водных путях международного значения (СМВП) включает внутренние водные пути и морские прибрежные маршруты, используемые судами река–море, а также порты международного значения на этих путях и маршрутах, указанные в приложениях I и II СМВП.

7. Прибрежные маршруты, упомянутые в приложении I СМВП, призваны обеспечить целостность сети европейских внутренних водных путей категории Е и предназначены для плавания судов типа «река–море», размеры которых должны, когда это возможно и экономически целесообразно, отвечать требованиям к самоходным судам, пригодным для плавания по внутренним водным путям классов Va и VIb, как указано в приложении III СМВП.

8. Прибрежные маршруты для судов типа «река–море» перечислены в таблице I Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»).

IV. Нормативно-правовая база, технические предписания для судов типа «река–море» и судовые документы

9. Морские суда, осуществляющие перевозки «река–море», должны строиться под техническим наблюдением признанного классификационного общества в соответствии с его классификационными требованиями. Кроме того, они должны соответствовать следующим международным документам в отношении конструкции и оборудования судов и иметь свидетельства, предписанные этими документами.

- Директива (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года, устанавливающая технические требования к судам внутреннего плавания
- Европейский стандарт, устанавливающий технические требования к судам внутреннего плавания, глава 25 «Особые положения, применимые к морским судам», статья 25.01 «Положения для Рейна (зона R)»
- Правила освидетельствования судов на Рейне, статья 1.05 «Морские суда», и Полицейские правила плавания по Рейну для морских судов, плавающих по Рейну

- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) – для морских судов, перевозящих жидкие или газообразные опасные грузы.

10. Суда внутреннего плавания, осуществляющие перевозки «река–море», помимо требований, предъявляемых к судам внутреннего плавания, должны соответствовать требованиям, установленным государственной администрацией в соответствии с национальным законодательством, в отношении квалификации членов экипажа, радиосвязи, ходовых огней, условий эксплуатации, предотвращения загрязнения и т. д. Они должны иметь на борту специальное свидетельство, позволяющее судам внутреннего плавания выходить в море, или свидетельства, требуемые национальными правилами.

11. В соответствии с главой 20 В приложения к резолюции № 61 суда «река–море» плавания, совершающие международные рейсы, должны: а) соответствовать Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС), Международной конвенции о грузовой марке 1966 года и иметь соответствующее действующее международное свидетельство; и б) соответствовать Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ) и иметь действующее Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (свидетельство IOPP). Суда «река–море» плавания, совершающие каботажные рейсы, должны иметь: а) свидетельства, предписанные законодательством государства, под флагом которого они зарегистрированы; и б) свидетельство о предотвращении загрязнения моря, предписанное законодательством государства флага.

12. В дополнение к главе 8А суда «река–море» плавания, совершающие международные рейсы, должны соответствовать приложению VI к МАРПОЛ и иметь действующее Международное свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы (свидетельство IAPP).

13. Суда «река–море» плавания, совершающие каботажные рейсы, должны соответствовать требованиям международных конвенций и документов ИМО:

- а) все типы судов для плавания во всех зонах¹, кроме ограниченной зоны:
 - в дополнение к главе 3А, конструктивная противопожарная защита должна соответствовать главе II-2 СОЛАС и Международному кодексу по системам противопожарной безопасности
 - в дополнение к главе 4, грузовая марка должна соответствовать Международной конвенции о грузовой марке 1966 года
 - в дополнение к главе 6, электрическое оборудование должно соответствовать части D главы II-1 СОЛАС;
- б) самоходные суда для плавания во всех зонах, кроме ограниченной зоны:
 - состав оборудования связи должен соответствовать главе IV Конвенции СОЛАС 1974 года для возможности участия в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)
 - состав навигационного оборудования должен соответствовать главе V СОЛАС;
- в) пассажирские суда в зоне RS 3,0 и все суда в зонах RS 4,5 и RS 6,0:
 - в дополнение к главам 3 и 15, деление на отсеки должно удовлетворять требованиям СОЛАС
 - высота наименьшего летнего надводного борта для плавания в море должна удовлетворять Международной конвенции о грузовой марке 1966 года

¹ См. пункт 20В-1.1.1 приложения к резолюции № 61.

- в дополнение к главам 10 и 15, спасательные средства должны удовлетворять требованиям СОЛАС и Международного кодекса по спасательным средствам 1996 года
- в дополнение к требованиям ВОПОГ, системы жидких грузов нефтеналивных судов, воздушные и газоотводные трубопроводы, системы вентиляции, пожаротушения, топливная и масляная системы должны удовлетворять требованиям СОЛАС и Международного кодекса по системам противопожарной безопасности.

14. Некоторые страны, такие как Бельгия, Индия, Китай, Российская Федерация, Украина и Франция, установили национальные правила, применимые к судам внутреннего плавания, предназначенным для эксплуатации вдоль береговой линии во внутренних морских районах. Классификационные общества (Бюро Веритас, Российский Регистр, Российское классификационное общество, Украинский регистр судоходства) присваивают этому типу судов символы класса в соответствии со своими классификационными правилами. Однако согласованной нормативно-правовой базы для судоходства «река–море» на международном уровне не существует.

V. Темы для обсуждения

15. SC.3/WP.3, возможно, пожелает продолжить обсуждение нормативно-правовой базы для судов типа «река–море» с уделением первоочередного внимания судам внутреннего плавания, допущенным к плаванию в море. С этой целью делегации приглашаются представить информацию о своих национальных правилах для этого типа судов.

16. Предложены следующие темы для обсуждения:

- Технические требования к судам внутреннего плавания, допущенным к плаванию в море
- Документы, которые должны иметься на судне
- Квалификационные удостоверения членов экипажа
- Максимальное расстояние от берега, на котором разрешено плавание судов типа «река–море».

17. SC.3/WP.3, возможно, также пожелает рассмотреть возможности создания согласованных на международном уровне правовых рамок для этого типа судов.
