



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.

GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2002/15
5 March 2002

Original: RUSSIAN

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)**

Представлено секретариатом Дунайской Комиссии

Примечание : Ниже секретариат приводит предложения, полученные от секретариата Дунайской Комиссии в отношении возможного изменения ЕПСВВП как он представлен в TRANS/SC.3/115/Rev.2. Предложения представлены в ответ на запрос Рабочей группы в TRANS/SC.3/WP.3/44, п.п. 6, 17, 19 и 20 и касаются глав 1, 4 и 6 ЕПСВВП.

1. С 6 по 7 ноября 2001 г. и с 5 по 7 февраля 2002 года в Дунайской Комиссии было проведено Совещание по навигационным вопросам, основной темой которого было рассмотрение предложений стран-членов и секретариата по изменению Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) в соответствии с ЕПСВВП на основе последних резолюций ЕЭК ООН. В результате проведённой работы осуществлена дальнейшая гармонизация ОППД с соответствующими Европейскими правилами.

2. Следующие статьи ОППД были изложены в новой редакции: 1.04; 1.08; 1.15; 1.20; 3.26; 3.40; 4.04; 4.05; 6.32; 9.08. Некоторые были доработаны или восстановлены: 3.03; 3.07; 6.16; 6.17; 7.08; 9.03. Следующие статьи были приведены в полное соответствие с соответствующими статьями ЕПСВВП: 1.03; 1.08; 1.15; 1.20; 3.03; 3.07; 6.16; 6.17; 9.04. Были также дополнены приложения 1, 6 и 7 ОППД.

3. В связи с обращением рабочей группы SC.3/WP.3 в адрес Правительств и речных комиссий, отраженным в докладе о работе её двадцать второй сессии (TRANS/SC.3/WP.3/44), секретариат Дунайской комиссии направляет свои предложения по изменению некоторых статей ЕПСВВП.

Статья 1.07

4. Предлагается в качестве пункта 4 этой статьи использовать редакцию этого пункта соответствующей статьи ОППД следующего содержания:

“4. Кроме того, в нижеследующих случаях до отхода следует проверить остойчивость судов, перевозящих контейнеры:

- a) ширина судна меньше 9,5 м, загрузка контейнеров больше чем в 1 ярус;**
- b) ширина судна равна или больше 9,5 м, загрузка контейнеров больше чем в 2 яруса;**
- c) ширина судна равна или больше 11 м, загрузка контейнеров больше чем в 3 яруса или более 3-х рядов в ширину.**
- d) ширина судна равна или больше 15 м, загрузка контейнеров больше чем в 3 яруса. ”**

5. Следует отметить, что пункт 4 этой статьи ОППД уже давно используется, а подпункт d) будет утверждён на сессии ДК в апреле этого года.

6. Появление подпункта d) вызвано тем, что на Дунае длительное время эксплуатируются суда "Ро-Ро" и несамоходные суда-площадки (суда-понтонеры), предназначенные для перевозки контейнеров, трейлеров и других габаритных грузов, ширина которых больше 11 метров. Применение вышеуказанной редакции этого подпункта позволит избежать лишних процедур.

7. Что касается оптических устройств типа перископов, то их применение нашими правилами не предусматривается. В основном используется радиолокационное оборудование. Дунайская Комиссия считает, что нет достаточных оснований для

включения в п.2 этой статьи ссылки на оборудование, подобное перископам.

Статья 1.08

8. Эта статья приведена в соответствие с ЕПСВВП, при этом улучшена редакция пункта 2, приведенная ниже.

"2. Все суда, за исключением судов толкаемого состава, кроме толкачей, должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания. Однако немоторные суда, счаленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчаленном соединении, могут не иметь экипажа, **если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку спаренного или жесткосчаленного соединения**, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания".

9. Новая редакция этой статьи должна быть утверждена на 60-й сессии ДК в апреле 2002 г. Предлагается учесть эту редакцию и в отношении статьи 1.08 ЕПСВВП.

Статья 1.09

10. Тексты этой статьи в ОППД и ЕПСВВП в действующей редакции совпадают. Представляется, что необходимо продолжить обсуждение нового пункта 4, предложенного Нидерландами, а окончательно его оформить лишь после завершения проходящего в наших комиссиях процесса формирования этой статьи или изменения целого ряда статей в связи с введением более конкретной формулировки о быстроходном судне. В настоящее время в придунайских странах компетентные органы сами определяют необходимую квалификацию для экипажа, включая судоводителя, а также то, какие свидетельства при этом должны выдаваться. Причём свидетельства, выданные компетентными органами одной страны, признаются компетентными органами других придунайских стран.

11. Что касается «высокоскоростных судов», то на сессии Рабочей группы следовало бы выработать единый термин, который бы мог быть принят нашими комиссиями и введён в статью 1.01. Дунайская Комиссия не видит необходимости создавать особый перечень высокоскоростных судов. Возможным решением могла бы быть сноска о таких судах к термину "высокоскоростное судно" в случае его ввода в статью 1.01.

12. Дунайская Комиссия согласна с тем, что использование термина "мерцающий огонь" в дальнейшем нецелесообразно.

13. Считаем приемлемой предложенную сигнализацию высокоскоростных судов – два ярких, жёлтых, частопроблесковых огня.

14. Высокоскоростные суда представляют особую опасность для людей, случайно оказавшихся в водном пути, частным плавсредствам с ограниченной скоростью передвижения, мигрирующим животным, пересекающим водные пути. ДК считает необходимым ограничить прямой передний обзор (так называемую "мёртвую зону") по носу судна. Невидимая часть водного пути по носу судна должна быть, например, не более 100 м во время набора необходимой скорости или выхода судна на "крылья" и не более 50 м во время движения судна на "крыльях" на полном ходу или на ровном киле. Представленные цифры ориентировочны и могут быть предметом дискуссии. Для конкретных решений по этому вопросу требуется проведение испытаний, полезен также обмен накопленным опытом среди специалистов, эксплуатирующих подобные суда.

15. Высокоскоростные суда эксплуатируются на Дунае лишь в светлое время суток. Возможное их использование в другое время суток необходимо строго увязать с качеством установленного на борту электро- и радионавигационного оборудования. В данном случае принятие решения об использовании таких судов можно возложить на компетентные органы страны (или двух стран, использующих общий участок реки) в зависимости от местных условий плавания.

Статья 4.05

16. Представляется, что нет необходимости ограничивать использование радиолокатора, вытекающее из формулировки пункта 1, предложенного Нидерландами. Суда могут использовать радиолокатор в любой удобный для них момент. Так это и реализуется на практике. После возможного принятия апрельской сессией ДК, статья 4.05 будет выглядеть в ОППД следующим образом:

"Радиолокатор

1. Суда считаются плавающим с помощью радиолокатора в условиях ограниченной видимости только в том случае, если:

а) они оснащены пригодной для судоходства по внутренним водным путям радиолокационной установкой и прибором, указывающим угловую скорость поворота. Устройства должны находиться в надежном рабочем состоянии и соответствовать образцу серийно выпускаемого оборудования, одобренному компетентными органами с учетом безопасности судоходства.

Не передвигающиеся самостоятельно паромы не должны быть оснащены прибором, указывающим угловую скорость поворота;

б) они оборудованы звуковым прибором, пригодным для подачи трехтонального звукового сигнала, предусмотренного в пункте 24 статьи 1.01. Это положение не применяется к малым судам и не передвигающимся самостоятельно паромам;

в) на борту находится лицо, имеющее удостоверение на право управления судном с помощью радиолокатора, соответствующее Рекомендациям Дунайской

Комиссии, или другой равноценный документ.

Малые суда дополнительно должны быть оснащены установкой радиотелефонной связи для сети судно-судно, находящейся в надежном рабочем состоянии.

2. В случае буксируемых составов и счаленных групп пункт 1 применяется только к судну, на борту которого находится судоводитель состава".

17. Эксперты стран-членов ДК подтвердили необходимость использования на Дунае приборов, предназначенных для подачи трёхтонального звукового сигнала. Что касается малых судов, то они должны быть оснащены установкой радиотелефонной связи для сети судно-судно, находящейся в надежном рабочем состоянии.

Статья 6.16

18. Рекомендуется уточнить название этой статьи следующим образом:

*"Статья 6.16 - Порты и притоки: вход и выход, **вход и выход** с пересечением основного водного пути"*

19. Рекомендуется переработать второй абзац п.1 следующим образом:

"Если судно, идущее вниз по течению, должно **произвести поворот и** пройти вверх **против течения** для того, чтобы войти в порт или приток, оно должно предоставить приоритет любому идущему вверх **против течения** судну, которое также хочет войти в этот порт или приток".

Статья 6.28

20. Согласиться с предложением Нидерландов по вводу нового пункта (документ TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, пункт 11). В настоящее время подобного пункта в статье 6.28 ОППД нет.

Статья 6.31

21. Эта статья в ОППД сохранена в существующей редакции, то есть подтверждена необходимость использования на Дунае судового колокола.

Статья 6.32

22. Совещание экспертов по навигационным вопросам приняло её в следующей формулировке, которую, вероятно, утвердит 60-я сессия ДК:

"Плавание при помощи радиолокатора

«1. Судам разрешается плавать в условиях ограниченной видимости при помощи

радиолокатора только в том случае, если в рулевой рубке постоянно находится лицо, имеющее помимо удостоверения (диплома) судоводителя для судов внутреннего плавания по Дунаю, требующегося для данной категории судна и для данного участка, удостоверение, предусмотренное в литере с) абзаца 1 пункта 1 статьи 4.05, а также другое лицо, хорошо знакомое с применением радиолокатора в судоходстве.

Если в судовом удостоверении или свидетельстве отмечено, что судно оборудовано для управления при помощи радиолокатора одним лицом, то второе лицо не должно постоянно находиться в рулевой рубке.

2. При плавании с помощью радиолокатора суда, буксируемые и толкаемые составы, а также счаленные группы освобождаются от необходимости иметь наблюдательный пост, предусмотренный в пункте 1 статьи 6.30, если судоводитель может продолжать безопасно следовать намеченным курсом.

3. Судно, идущее вниз по течению при помощи радиолокатора, как только на экране его радиолокатора будут замечены эхосигналы тех судов, положение или курс которых могут создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно:

a) подать трехтональный звуковой сигнал, предусмотренный в литере b) абзаца 1 пункта 1 статьи 4.05; этот звуковой сигнал должен повторяться так часто, как это необходимо. Это положение не применяется к малым судам;

b) снизить скорость и в случае необходимости остановиться носом вниз по течению или развернуться.

4. Судно, идущее вверх против течения при помощи радиолокатора, как только на нем будет услышан трехтональный сигнал, указанный в литере a) пункта 3, или на экране его радиолокатора будут замечены суда, положение или курс которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно подать звуковые сигналы, предусмотренные в пункте 2 статьи 6.33, которые следует повторить столько раз, сколько это необходимо, и сообщить по радиотелефонной связи идущим вниз по течению судам свою категорию, название, направление движения, местонахождение (речной километр), а также, покажет ли судно синий щит или белый огонь, предусмотренные статьей 6.04, или нет. Малым судам достаточно сообщить свою категорию, название, направление движения и местонахождение (речной километр), а также указать сторону, в которую они отворачивают.

Все суда, идущие вниз по течению при помощи радиолокатора, должны ответить по радиотелефонной связи, указав свою категорию, название, направление движения и местонахождение, а также подтвердить указанный для них путь или сообщить сторону, в которую они отворачивают.

5. Плавающим при помощи радиолокатора судам разрешается производить обгон только после согласования стороны обгона по радиотелефонной связи и при достаточной ширине фарватера.
 6. В случае составов положения пункта 1 и пунктов 3-5 распространяются лишь на суда, на борту которых находится судоводитель состава".
23. Что касается предложений Украины в отношении будущей работы над поправками к ЕПСВВП (п. 19 iii), то, по мнению ДК, её следует продолжить, сохранив этот вопрос в повестке дня рабочей группы SC.3/ WP.3.
