



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.

GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2003/13
25 March 2003

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 шестая сессия, 3-5 июня 2003 года
пункт 3 повестки дня)

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

Представлено правительствами Беларуси, Болгарии и Дунайской комиссией

Примечание: Ниже приводятся предложения указанных выше делегаций в отношении
возможного изменения текста ЕПСВВП, содержащегося в документе
TRANS/SC.3/115/Rev.2, а также проекта уже исправленных в предварительном порядке
статей ЕПСВВП, текст которых приведен в документах TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 и
Add.1.

БЕЛАРУСЬ

Статья 1.01(t.1)

1. В связи с предложенным Нидерландами в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 термином "частый проблесковый огонь"¹ считаем, что необходимо уточнить и выработать единое толкование этого термина с учетом приведенного в ст. 1.01(t) ЕПСВВП термина "частый проблесковый огонь" в отношении имеющегося различия по частоте проблесков.

2. Предлагается также дополнить статью 1.01 определением термина "проблесковый огонь" в следующей редакции: **"проблесковый огонь" означает ритмичный огонь с 25-30 проблесками в минуту**".

3. В связи с вышеизложенным сообщаем также, что плавание высокоскоростных судов в пределах внутренних водных путей Республики Беларусь разрешено только в светлое время суток.

Статья 1.02(7)

4. Предлагается п. 7 статьи 1.02, указанный в TRANS/SC.3/WP.3/2002/21, изложить в следующей редакции:

"7. Если судно или соединение плавучего материала, находящегося на стоянке, не имеет судоводителя, то ответственность за соблюдение положений настоящих Правил несут:

- а) оператор или владелец этого судна или соединения;**
- в) лицо, несущее вахту или осуществляющее наблюдение в соответствии со статьей 7.08".**

Статья 1.07(2)

5. Учитывая сложность установки и применения перископов с плоским отражением для обеспечения просмотра кормовой зоны судна, а также с учетом того, что современное радиолокационное оборудование обеспечивает необходимое наблюдение из рулевой рубки, предлагается после слов "непросматриваемая зона" текст второго предложения п. 2 статьи 1.07 в TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1 изложить в

1 Примечание секретариата: Судя по всему, в переводах предложения Нидерландов, фигурирующего в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, допущена ошибка. С учетом уже имеющихся в приложении 8 определений, термин "**feu scintillant rapide**" следовало бы вероятно переводить на английский как "**quick scintillating light**", а на русский как "**очень частый проблесковый огонь**".

В связи с необходимостью правильно воспроизводить в тексте ЕПСВВП на русском термин "**частый проблесковый огонь**", определение которому дано в ст. 1.01(t), секретариат предлагает также исправить ошибочно использованный термин "проблесковый огонь" в ст. ст. 3.27 и 3.28 ЕПСВВП, а также в п. 1.5(c) приложения 3.

следующей редакции: **"... то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования"**.

Статья 1.09

6. Считаю приемлемыми предложения Российской Федерации в отношении текста пунктов 1-3 ст. 1.09 как они изложены в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/16.

7. Считаю, что в текст п. 4 статьи 1.09 в редакции TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1 вместо слова "свидетельство", примененного в этом предложении со ссылкой на п. 1b) статьи 4.05, необходимо использовать термин **"удостоверение"**, которое фигурирует в указанном пункте.

Статья 3.32 (1)(b)

8. Текст второго абзаца п. 1 b) статьи 3.32 в TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 предлагается изложить в следующей редакции:

"белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с изображением дымящейся сигареты, перечеркнутой красной диагональной полосой".

Статья 6.28(11)

9. Предлагается изложить новый п. 11 статьи 6.28 в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1 в следующей редакции:

"11. При приближении к местам отстоя судов около шлюзов, во время шлюзования и при выходе из шлюзов высокоскоростные суда должны двигаться со скоростью, не позволяющей причинить какой-либо ущерб шлюзам, судам или плавучему материалу и не создающей какую-либо опасность для лиц, находящихся на борту".

Статья 6.33(1)

10. Пункт 1 статьи 6.33 в TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1 следовало бы изложить в следующей редакции:

"1. При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не имеющие возможности использовать радиолокатор, должны немедленно двигаться до ближайшего места безопасной стоянки. Во время движения до этой стоянки они должны соблюдать особые меры предосторожности, предусмотренные настоящими Правилами."

Приложение 6

11. В части рисунка 66 в TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 с изображением дымящейся

сигареты считаем, что эта сигарета должна быть перечеркнута диагональной красной полосой, а не находиться поверх этой полосы.

БОЛГАРИЯ

Статья 1.01

12. В связи с предложенным Нидерландами в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 термином "частый проблесковый огонь" сообщаем, что, по нашему мнению, введение подходящей сигнализации на высокоскоростных судах на ходу обязательно.

13. Применение термина "мерцающий" в русском тексте следует заменить термином "**проблесковый**"², который более соответствует смыслу этой сигнализации. Поскольку такая сигнализация должна быть видима с возможно большого расстояния, свет должен быть "**ярким**".

14. Частоту проблесков следовало бы установить с учетом мнения экспертов поскольку представляется невозможным различать 100-120 проблесков в минуту как таковые, а не как постоянно светящийся желтый огонь. По мнению болгарских компетентных органов, эти величины следовало бы уменьшить.

15. Параллельно с рассмотрением вопроса о световой сигнализации высокоскоростных судов болгарские компетентные органы считают необходимым привлечь внимание Рабочей группы к вопросу о движении этих судов в условиях ограниченной видимости и в темную часть суток.

16. Обязательное применение высокоскоростными судами на ходу радиолокатора (см. проект ст.4.05, п. 3с) в TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1) и отсутствие запрета на плавание в условиях ограниченной видимости ставит вопрос о том, не следует ли предусмотреть, чтобы высокоскоростные суда надлежащим образом оповещали о своем движении. В условиях ограниченной видимости световая сигнализация является беспредметной на дистанции, когда еще возможно предпринять надлежащие меры безопасности. Информация о движении высокоскоростных судов, получаемая на экране радиолокатора, могла бы поэтому быть дополнена радиотелефонной информацией о параметрах их движения.

Статья 1.08(2)

17. Болгарские компетентные органы поддерживают предложение Дунайской Комиссии о внесении поправок в редакцию ст.1.08. п. 2 (см. TRANS/SC.3/WP.3/2002/15). Исходя из текста ст. 1.02. об ответственности судоводителя состава, считаем, что обеспеченность всего состава достаточным экипажем является обязанностью судоводителя судна, являющегося и судоводителем состава.

Статья 1.09

2 Примечание секретариата: В статье 1.01(t) существующего текста ЕПСВВП на русском слово "мерцающей" уже заменено на термин "**частый проблесковый**".

18. Болгарские компетентные органы не поддерживают предложение Российской Федерации об изменении концепции ст.1.09 ЕПСВВП (см. TRANS/SC.3/WP.3/2002/16). У предложенного текста безусловно есть положительные моменты, связанные с повышением безопасности судоходства, однако он не помогает прояснить и без того спорные термины и определения, указанные в ст. ст. 1.02 и 1.09.

19. Существующая редакция ст. 1.09, включая и новый п.4, касающийся управления высокоскоростными судами, лучше гармонирует с остальными положениями ЕПСВВП, связанными с ответственностью и обязанностями судоводителя.

20. Действительно, в болгарском языке, как и в русском, введенная терминология относительно лиц, участвующих в управлении судном, не предоставляет больших возможностей для формулирования ясных определений.

21. С одной стороны, в управлении судном принимает участие лицо, которое по смыслу ст. 1.02 ЕПСВВП обладает **необходимой на то квалификацией**, и согласно п. 4 той же самой статьи **“отвечает за выполнение требований настоящих Правил на своем судне”**. Это лицо в болгарской терминологии названо **“водителем”**, в русском тексте – **“судоводителем”**, во французском тексте – **“conducteur”**, а в английском языке – **“boatmaster”**.

22. С другой стороны, физическое управление судном посредством руля или другим прибором управления осуществляется лицом, которое может быть как **водителем** так и **иным лицом, обладающим подходящей квалификацией**. Это лицо, называемое в самом общем аспекте **“рулевым”** в русском тексте и, соответственно, **“l'homme de barre”** и **“helmsman”** на французском и английском языках, если оно не является **“судоводителем”**, **не несет ответственности** за исполнение и соблюдение требований Правил, а лишь за свои конкретные обязанности. В данном случае рулевой исполняет распоряжения ответственного вахтенного лица – судоводителя. Хорошая профессиональная организация управлением судна на ходу требует, чтобы находящийся на вахте **“судоводитель”**, по смыслу ст. 1.02, не мог покидать рулевую рубку, перепоручая ответственность за несение вахты какому-либо другому лицу.. Такое отсутствие не может быть оправдано необходимостью отдыха или иной деятельностью, несовместимой с несением ответственности за управление судном.

23. В подобном же свете представляется и текст ст. 6.32 (2) ЕПСВВП, требующий постоянное присутствие в рулевой рубке лица, хорошо ознакомленного с методами плавания при помощи радиолокатора, а также и второго лица, ознакомленного в достаточной степени с этими методами. Не ясно, однако, каковы функции этих лиц в отношении самого физического управления судном и ответственности за выполнение и соблюдение требований Правил. Логично принять, что в общем случае, более квалифицированное лицо несет ответственность за управление при плавании в условиях, указанных в ст. 6.32, т.к. ему придется принимать решения и нести ответственность за них.

Дальнейшая работа по обновлению ЕПСВВП

24. Болгарские компетентные органы считают, что дальнейшая работа по обновлению ЕПСВВП в свете предложений Украины, изложенных в документах TRANS/SC.3/WP.3/2001/18 и TRANS/SC.3/WP.3/2000/15 должна проводиться при учете мнений остальных стран.

25. Болгарская сторона не имела бы возражений по включению в ЕПСВВП положений, регламентирующих общие правила плавания по озерам и водохранилищам. По нашему мнению, необходимо определиться с терминами "широкие водные пути", "озера" и "водохранилища" и уже исходя из этих определений, попытаться сформулировать специфические правила.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

Статья 1.01

26. 2–6 декабря 2002 г. в Дунайской Комиссии состоялось совещание экспертов по техническим вопросам. При обсуждении положений, касающихся вы быстроходных судов, в адрес секретариата было высказано следующее пожелание: *"С учетом результатов, достигнутых в Женеве, и во взаимодействии с ЦКСР подготовить проект единых предписаний, касающихся быстроходных судов на Дунае, и разослать его странам-членам с целью получения их мнений и предложений"*.

27. Соответствующий пункт включен в проект Плана работы ДК на 2003/2004 г.г., который выносится на утверждение предстоящей 61й сессии ДК. Секретариат ДК планирует обратиться к коллегам из ЦКСР с предложением совместно подготовить проект таких предписаний для Дуная. Мы высоко оцениваем сотрудничество наших комиссий в этой области и надеемся, что решения, которые будут приняты на двадцать шестой сессии Рабочей группы SC.3/WP.3, позволят значительно продвинуться по пути выработки единых предписаний наших комиссий.

28. Обмен мнениями показал, что основные затруднения вызывает определение сигнализации высокоскоростных судов, а именно частота проблесков и сила света. Определённых предложений в этой связи от делегаций стран-членов ДК не поступило. Эксперты надеются на возможное решение этого вопроса на двадцать шестой сессии SC.3/WP.3. Возможно, для этого понадобится дать более чёткое толкование сигнала В-10 (Приложение 7 ЕПСВВП). Мы также возобновляем все те предложения, которые были сделаны Секретариатом ДК по этому вопросу ранее.

Статья 1.08(2)

29. На совещании экспертов по навигационным вопросам (февраль 2002 г.) было принято решение о внесении поправки в пункт 2 статьи 1.08 Основных правил плавания по Дунаю (ОППД). Принимая во внимание специфику и условия плавания на Дунае, эксперты сочли существовавший на тот момент вариант этого пункта недостаточно конкретным, более относящимся к буксируемым и толкаемым составам и менее затрагивающим счаленные группы, которые достаточно широко используются на Дунае. Была принята и утверждена новая редакция этого пункта, которую мы также предложили

для рассмотрения Рабочей группе SC.3/WP.3 в TRANS/SC.3/WP.3/2002/15, а именно:

"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 неоторные суда, счеленные попарно, и некоторые суда, буксируемые в жесткосчеленном соединении, могут не иметь экипажа, если судно, которое приводит в движение или обеспечивает безопасную стоянку спаренного или жесткосчеленного соединения, имеет достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц, а также безопасности плавания".

30. Что касается возможного изменения статьи 1.09, мы придерживаемся того мнения, которое нашло отражение в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/15, п. 10. Дискуссия по проекту пункта 4 статьи 1.09 требуется уже потому, что необходимо обсудить предложения и мнения таких стран, как Российская Федерация (TRANS/SC.3/WP.3/2002/16, п. 19) и Украина, которые имеют многолетний опыт использования быстроходных судов на Дунае и на своих национальных внутренних водных путях. Нам представляется важным использовать опыт таких стран, как Словакия, Венгрия и Болгария, которые также успешно эксплуатируют эти суда.

31. Предлагается обсудить предложение Украины, поступившее во время совещания экспертов ДК по техническим вопросам. Компетентные органы Украины считают, что быстроходные суда должны использовать радиолокатор только в условиях ограниченной видимости. Это даст возможность судоводителю в условиях хорошей видимости не включать радиолокатор или держать его в режиме "подготовки", тем самым, уменьшая негативное воздействие излучения радиолокатора на человека.

Дальнейшая работа по обновлению ЕПСВВП

32. Секретариат ДК придерживается позиции Рабочей группы, отражённой в докладе о ее двадцать четвертой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/48, п. 26).
