



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2005/4  
17 March 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**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 девятая сессия, 7-9 июня 2005 года,  
пункт 4 а) повестки дня)

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

Передано правительством Австрии и Дунайской комиссией (ДК)

*Примечание:* Ниже приводятся предложения правительства Австрии, Дунайской комиссии (ДК) и секретариата в отношении возможных поправок к главе 1 ЕПСВВП, содержащейся в документе TRANS/SC.3/115/Rev.2 и измененной в документе TRANS/SC.3/2004/6.

## АВСТРИЯ

### Высокоскоростные суда

1. Определение термина "высокоскоростное судно", содержащееся в пункте 5 документа TRANS/SC.3/WP.3/56 и предложенное ЦКСП, идет вразрез с принципами ЕПСВВП, не учитывает физические правила судоходства и поэтому не может применяться судоводителями и не может способствовать повышению безопасности.

### Принципы ЕПСВВП

2. Совершенно очевидно, что в предложении, касающемся высокоскоростных судов, спутаны принципы технических предписаний и правила судоходства. Для целей применения технических предписаний должен учитываться наиболее требовательный режим использования:

- суда, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны соответствовать предписаниям, касающимся наиболее опасного вещества, которое они будут перевозить, и должны иметь соответствующее свидетельство;
- система движителей, рулевая система, лебедки и якоря, а также рулевая рубка толкачей должны иметь размеры, соответствующие размерам наибольшего состава, который разрешается обслуживать толкачу;
- суда должны соответствовать всем техническим предписаниям, касающимся высокоскоростных судов, если они способны осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды.

3. Однако, согласно ЕПСВВП:

- судно является судном, перевозящим опасные грузы, если оно перевозит опасные грузы в данный момент;
- толкач не является составом, если он не толкает никаких судов, и
- моторное судно является моторным судном лишь тогда, когда оно использует свои собственные механические средства приведения в движение.

4. Таким образом, предлагаемое определение, в соответствии с которым судно, движущееся со скоростью 3 км/ч, является высокоскоростным судном, если оно способно двигаться быстрее, могло бы использоваться для целей технических предписаний, но противоречит принципам ЕПСВВП.

#### Физические правила

5. Высокоскоростные суда, движущиеся в водоизмещающем положении, в большинстве случаев имеют довольно плохую маневренность. В водоизмещающем положении судно на подводных крыльях просто не в состоянии уступить дорогу другому судну аналогичных размеров или малому судну. Поэтому судоводитель не может выполнять предписания предлагаемой главы, если они применяются к высокоскоростным судам в водоизмещающем положении.

#### Общий подход к вопросам безопасности

6. Статья 1.07 совершенно бесполезна, если судно, сертифицированное как высокоскоростное судно, всегда является высокоскоростным судном, и ее нужно было бы перенести из ЕПСВВП в приложение к резолюции № 17.

7. Статья 1.09: когда высокоскоростное судно передвигается от одного причала к другому со скоростью 5 км/ч, нет необходимости в том, чтобы в рулевой рубке находились два судоводителя. Вместе с тем это предписание способствовало бы повышению безопасности, если оно применялось бы лишь к судам, движущимся на высокой скорости.

8. Статья 3.08: включение проблесковых огней на низкой скорости вызывает путаницу и является опасным: в таком случае другие судоводители следовали бы своим курсом, поскольку "высокоскоростные судна" должны уступать дорогу. Однако "высокоскоростные судна" в водоизмещающем положении физически не в состоянии сделать этого. Вместе с тем это предписание способствовало бы повышению безопасности, если оно применялось бы лишь к судам, движущимся на высокой скорости.

9. Статья 4.05: когда "высокоскоростное судно" передвигается от одного причала к другому со скоростью 5 км/ч, нет необходимости использовать радиолокатор. Вместе с тем это предписание способствовало бы повышению безопасности, если оно применялось бы лишь к судам, движущимся на высокой скорости.

10. Статья 6.01: "высокоскоростные суда" в водоизмещающем положении физически не в состоянии уступить дорогу. Вместе с тем это предписание способствовало бы повышению безопасности, если оно применялось бы лишь к судам, движущимся на высокой скорости, поскольку в этом случае ситуация является совершенно иной: большинство обычных судов (включая малые суда, например весельные лодки) недостаточно быстроходны, чтобы уступить дорогу судну, приближающемуся к ним со скоростью свыше 40 км/ч. В таком случае дорогу должно уступить высокоскоростное судно.

#### Вывод

11. Поскольку все требования, касающиеся "высокоскоростных судов", должны применяться лишь к судам, которые реально движутся на высокой скорости, Австрия предлагает следующий текст для определения высокоскоростных судов в статье 1.01:

"сс) термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в акте его освидетельствования, **когда оно не находится в водоизмещающем положении**".

#### ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ (ДК)

12. В настоящее время Дунайская комиссия рассматривает следующую поправку к определению термина "высокоскоростное судно":

"сс) термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, ~~способное~~ **осуществляющее** плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды".

#### СЕКРЕТАРИАТ

13. После внесения поправок в приложение к пересмотренной резолюции № 17 посредством включения положений новой главы 19 "Экипажи" (TRANS/SC.3/104/Add.6) Рабочая группа, возможно, пожелает дополнить статью 1.10 1) ЕПСВВП следующим положением:

"е) **удостоверение или удостоверения судоводителя, принадлежащие судоводителям судна, а для других членов экипажа - должным образом заполненная служебная книжка**".

14. Это позволило бы согласовать положения ЕПСВВП с положениями статьи 1.10 1) b) Полицейских правил судоходства по Рейну (ППСР). После принятия этой поправки к ЕПСВВП первый абзац "Указаний и инструкций, связанных с ведением служебной книжки" (стр. 40 Образца служебной книжки в документе TRANS/SC.3/104/Add.6) можно было бы изменить следующим образом: "Служебная книжка является официальным документом по смыслу ~~раздела 19-4 главы 19 "Экипажи" приложения к пересмотренной резолюции № 17~~ **статьи 1.10 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)**".

15. Рабочая группа, возможно, пожелает также заменить термин "Le journal de bord", использованный в статье 1.10 1) d) ЕПСВВП (в тексте на французском языке), термином "**Le livre de bord**", с тем чтобы согласовать его с терминологией, используемой в ППСР и в разделе 19-8 документа TRANS/SC.3/104/Add.6.

---