



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2000/5
4 January 2000

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

(Девятнадцатая сессия, 14-16 марта 2000 года,
пункт 3 повестки дня)

**ПОПРАВКИ К РЕКОМЕНДАЦИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ,
ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ (ПРИЛОЖЕНИЕ
К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ № 17)**

Передано правительствами Нидерландов, Словакии и Российской Федерации

Примечание: Ниже изложены соображения правительств Нидерландов, Словакии и Российской Федерации относительно текста проектов измененных глав 2-6 приложения к пересмотренной резолюции № 17, подготовленных группой добровольцев и затем переданных Специальной группой Рабочей группе SC.3/WP.3 для дальнейшего рассмотрения и представления замечаний (TRANS/SC.3/WP.3/1998/28 (главы 2 и 5) и (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1 и Add.1-2 (главы 3, 4 и 6))).

НИДЕРЛАНДЫ

1. Делегация Нидерландов принимает активное участие в работе Специальной группы экспертов и ее группы добровольцев. Следовательно, вклад в подготовку документов TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999 и Add.1-2 внесен также Нидерландами. Делегация весьма заинтересована в получении замечаний от других правительств и/или речных комиссий, с тем чтобы они могли быть изучены Специальной группой экспертов и группой добровольцев в процессе их деятельности по завершению разработки глав 3, 4 и 6.

СЛОВАКИЯ

2. Делегация Словакии хотела бы изложить следующие замечания по проекту измененных глав приложения к пересмотренной резолюции № 17, подготовленному группой добровольцев.

3. В пункте 3 - 1.3 главы 3 "Надводный борт и расстояние безопасности" документа TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1, в котором говорится о приостановлении судоходства, когда высота волны в зоне превышает максимальную высоту, предусмотренную для данного класса судна, должно быть однозначно указано, что это касается судов, которые только на один класс ниже класса, соответствующего зоне конкретного водного пути, а срок достижения убежища судном должен быть нормирован по времени. Термин "...в возможно более короткие сроки" является настолько широким, что не гарантирует безопасность плавания ни по времени, ни по пройденному расстоянию.

4. В пункте 3.1.5.5 главы 4 "Остойчивость и деление на отсеки" документа TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1/Add.1, в котором указан центр тяжести стоящих пассажиров, величина высоты 1,0 м от уровня палубы не соответствует действующим в настоящее время эргономическим нормам в европейских стандартах или стандартах ИСО. Этот параметр должен составлять 1,1 м, что особенно важно для пассажирских судов, на которых леерное ограждение должно находиться по крайней мере также на высоте 1,1 м.

5. К остальным положениям измененных глав у Словакии нет никаких дополнительных принципиальных замечаний.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

6. Компетентные органы Российской Федерации считают, что Рабочая группа SC.3/WP.3 могла бы уже на своей девятнадцатой сессии рассмотреть измененные главы 2-6 приложения к пересмотренной резолюции № 17, изложенные в документах TRANS/SC.3/WP.3/28 и TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1 и Add.1-2, с надлежащим учетом возможных замечаний правительств и речных комиссий.

7. После согласования текстов отдельных измененных глав в рамках Рабочей группы их тексты следует принимать отдельными резолюциями SC.3, как это было сделано с главами 8 и 14. По нашему мнению, нет никакой необходимости дожидаться подготовки всех измененных глав.
