



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ GENERAL

Distr.

TRANS/SC.3/WP.3/2001/15/Add.1
30 March 2001

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 вторая сессия, 6-8 июня 2001 года
пункт 3 повестки дня)

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

Добавление 1

Представлено правительством Украины

GE.01-21203

Статья 1.02

1. Практика показывает, что в ЕПСВВП должна быть предусмотрена ответственность собственника и/или оператора несамостоятельного судна за соблюдение положений по обеспечению его безопасной стоянки, когда судно остается без экипажа и без специальной охраны.
2. Вместе с тем, предложенная Нидерландами формулировка нового пункта 7 статьи 1.02 (документ TRANS/SC.3/WP.3/2000/8), представляется слишком детализированной отсылками на другие пункты и статьи ЕПСВВП; до сих пор такая практика в этих Правилах не применялась.
3. Поэтому предлагается следующая формулировка нового пункта 7 статьи 1.02 с учетом принятых в ЕПСВВП (статья 1.01) значений отдельных терминов:

«7. Ответственность за предусмотренную настоящими правилами безопасную стоянку судна или соединения плавучего материала, не имеющего экипажа, несет владелец или оператор судна /соединения плавучего материала».

4. Но вместе с тем, с судоводителя не может сниматься ответственность за безопасную стоянку несамостоятельных судов без экипажа в составе или вне состава, на акватории порта или в зонах якорных стоянок до тех пор, пока они не будут переданы другому ответственному за их безопасное состояние и безопасную стоянку лицу.

Статья 3.01

4. По мнению делегации Украины, формулировка второй части пункта 5e) статьи 3.01 в последнем издании ЕПСВВП на русском языке (документ TRANS/SC.3/115/Rev.1) в наибольшей степени соответствует значению термина "высота" ("... для судов, не имеющих грузовых марок, - над плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке"). Ссылка на эту формулировку содержится и в примечании к рассматриваемому пункту в тексте приложения к Резолюции №45 (документ TRANS/SC.3/1999/8).
5. Если же перейти к определению высоты огней для судов, не имеющих грузовых марок «над корпусом судна», как это было решено в соответствии с резолюцией №45, то технически наиболее правильной представляется следующая уточненная формулировка:

«e) термин «высота огня» означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок, — над самой низкой точкой палубы надводного борта" (либо: "... над самой низкой точкой верхней непрерывной палубы судна").

6. В связи с рассматриваемым вопросом предлагается в первой строке пункта 1b) статьи 3.08 ЕПСВВП исключить слова "расположенные на той же высоте", т.к. высоту не менее 5 м для бортовых стационарных огней на речных судах трудно обеспечить и, кроме того, их высота уже определена в этом пункте в зависимости от высоты топовых огней (на 1 м ниже).

Статья 6.09

7. Касательно альтернативной формулировки фразы, которая относится к малым судам, как это определено в статье 6.09 2) хотелось бы отметить следующее.

8. На наш взгляд, при определении термина «малое судно», необходимо заменить слова «судно другой категории» словами «судно, не являющееся малым».

9. Однако при внимательном анализе статьи 6.09 напрашивается вывод, что не только последнее предложение пункта 2, но и вся статья в целом требует корректировки. В пункте 1 под "обгоняющим судном" следует понимать не только одиночно следующее судно. Это же относится и к "обгоняемому судну" в пункте 2. Поэтому предлагается следующая уточненная формулировка статьи 6.09 ЕПСВВП:

«1. Обгон разрешается лишь тогда, когда обгоняющее одиночное, буксирующее или ведущее счаленную группу судно убедилось в том, что этот обгон не представляет опасности.

2. Обгоняемое одиночное, буксирующее, толкающее или ведущее счаленную группу судно должно по мере необходимости и возможности облегчить обгон. Оно должно уменьшить скорость, когда это необходимо и возможно, для того, чтобы обгон мог быть произведен безопасно и достаточно быстро, чтобы не мешать движению обгоняющих судов. Это положение не применяется в том случае, когда малое судно или любое другое быстроходное одиночное судно обгоняет буксируемые или толкаемые составы, или счаленные группы, или движущиеся с малой скоростью одиночные суда».

Статья 6.21

10. С предложенными Нидерландами новыми пунктами 5 и 6 статьи 6.21 можно согласиться, однако со следующими замечаниями.

11. Пункт 5 противоречит действующим на Украине правилам судоходства по внутренним водным путям, согласно которым буксируемое под бортом судно должно находиться с правой стороны буксирующего судна. Поэтому к пункту 5 статьи 6.21 следует сделать сноску, предложенную в документе TRANS/SC.3/WP.3/40, п.13, ст. 6.21, iv).

12- Предлагаемая в документе TRANS/SC.3/WP.3/40, п.13, ст. 6.21, i) замена слов "одна баржа" на слова "не более одной баржи", по мнению Украины, не должна приниматься, поскольку она усложняет смысл пункта 5 статьи 6.21 где здесь идет речь только о единственном возможном и вполне понятном варианте - "одна баржа".

13. Во втором предложении пункта 5 слова «в счале» предлагается заменить словами «в счаленной группе».

14. Предлагается также дополнить пункт 5 следующим правилом:

«Счаленная группа может использоваться с учетом условий плавания только на отдельных участках внутренних водных путей, установленных компетентными органами, с которыми в каждом отдельном случае согласовывается конфигурация счаленной группы».

15. В отношении пункта 6 можно согласиться с добавлением слов «или буксироваться методом толкания», который предлагается в документе TRANS/SC.3/WP.3/40, п.13, ст. 6.21, ii), но формулировку окончания пункта 6, содержащуюся в подпункте iii), лучше заменить на следующую: **«за исключением случаев, когда необходимо снять с мели или переместить поврежденное судно».**
