



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ ОВЕТ

Distr.

GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2002/16  
6 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 правительствами Болгарии, Российской Федерации и Украины

Примечание: Ниже приводятся предложения указанных выше правительств в отношении возможного изменения ЕПСВВП, текст которого содержится в документе TRANS/SC.3/115/Rev.2. Предложения представлены в ответ на запрос Рабочей группы (TRANS/SC.3/WP.3/44, п.п. 6, 17, 19, 20 и 24) и касаются глав 1, 3, 4 и 6 ЕПСВВП, а также его приложения 6.

-----

GE.02-20884

## **БОЛГАРИЯ**

### Статья 1.01 сс)

1. Определение “высокоскоростного судна”, предлагаемое в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, является приемлемым. Открытым встает вопрос об увязке скорости с конструкцией судна.

### Статья 1.07

2. Предлагается обсудить, как применялись бы положения, содержащиеся в подпункте с) статьи 1.07 (4) в случае судов шириной, значительно превышающей 11 м, например, в случае двухкорпусных специализированных судов.

### Статья 1.09 (4)

2. Считаю, что текст п.4, предлагаемый в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, является приемлемым.

3. Действующие на р.Дунай Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД) не предусматривают оптические устройства для компенсации ограничения видимости. Применение таких устройств представляется возможным лишь в течении непродолжительного времени, например, при проходе шлюзов, мостов и в других подобных случаях.

### Статья 3.08 (5)

4. Текст данного пункта в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 представляется приемлемым.

### Статья 4.05

5. В п.1 а) добавить текст, которым допускается сертификация радиолокационной установки и индикатора скорости изменения курса для эксплуатации.

6. В п. b) следует указать, что радиолокационная установка может быть использована в учебных целях в условиях, когда отсутствуют ограничения видимости.

7. Подача тритонального звукового сигнала судами, следующими по течению с помощью радиолокатора, содействует повышению безопасности судоходства, в частности, в отношении судов, стоящих на якоре.

8. Малые суда, отвечающие условиям плавания при помощи радиолокатора, должны быть оборудованы и радиотелефонной установкой, отвечающей требованиям компетентных органов.

9. Текст пункта 3 статьи 4.05 в том виде, как он изложен в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 представляется приемлемым, при том однако условии, что он будет распространен и на малые суда, включая прогулочные.

Статья 6.01 бис

10. Поддерживаем подход, в соответствии с которым к высокоскоростным судам могут относиться суда любых категорий, а не только суда определенных, перечисленных в статье типов.

Статья 6.02

11. Текст данной статьи в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 представляется приемлемым.

Статья 6.06

12. Текст данной статьи в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 представляется приемлемым.

Статья 6.28(11)

13. Текст данной статьи в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 представляется приемлемым.

Статья 6.30

14. Болгарские компетентные органы придерживаются мнения, что возможность расхождения правыми бортами должна решаться в соответствии с местными правилами, действующими на данном участке водного пути.

Статья 6.31

15. Текст данной статьи в TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 представляется приемлемым.

Статья 6.32

16. Лицо, находящееся в рулевой рубке и осуществляющее управление судном, должно обладать требуемым компетентными органами удостоверением для участка водного пути, по которому осуществляется плавание судна.

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

**Статья 1.02 пункт 7**

17. Редакцию данного пункта предлагается изменить следующим образом:

**«Если судно или соединение плавучего материала, находящееся на стоянке, не имеет судоводителя, или если судоводитель не обладает надлежащей**

**компетенцией, ответственность за осуществление наблюдения за судном (соединением плавучего материала) и выполнение настоящих правил возлагается на их владельцев или фрахтователей».**

**Статья 1.07 - Максимальная загрузка; максимальное число пассажиров; требование, касающееся видимости из рулевой рубки**

18. Предлагается данную статью оставить в редакции пересмотренных ЕПСВВП (документ TRANS/SC 3/WP.3/115/Rev.1), внести дополнение в заголовок статьи «... **требование, касающееся видимости из рулевой рубки...**» и включить в статью дополнительный пункт следующего содержания:

**«Перед выходом судов, перевозящих контейнеры, необходимо проверить их остойчивость в следующих случаях:**

- а) для судов шириной менее 9,5 м - если контейнеры погружены более чем в один ярус;**
- б) для судов шириной 9,5 м и более - если контейнеры погружены более чем в два яруса;**
- в) для судов шириной 11,0 м или более - если контейнеры погружены более чем в три яруса или более трех ярусов в ширину».**

Данный пункт поставить под номером 3 статьи 1.07 (документ TRANS/SC 3/115/Rev1), а существующий п.3 данной статьи сделать четвертым пунктом.

**Статья 1.09 - Управление судном**

19. Предлагается данную статью записать в редакции:

**«1. Во время движения на посту управления судном должны находиться квалифицированные лица судоводительской специальности, не моложе 18 лет, в количестве определенном специально уполномоченным национальным органом в области внутреннего водного транспорта, обладающие требуемыми компетентными органами дипломами (удостоверениями) судоводителя общего типа, а также документом на право управления судном с использованием радиолокатора, если судно им оборудовано.**

**2. Судоводители должны постоянно вести надлежащее визуальное наблюдение, а также наблюдение с помощью радиотехнических средств, применительно к сложившимся обстоятельствам.**

**3. При особых обстоятельствах для информации судоводителя следует выставить впередсмотрящего или вызвать на пост управления второго судоводителя.»**

### **Статья 3.01 – Применение и определения**

20. В документе TRANS/SC 3/WP.3/2000/12 Российская сторона предлагала пункт 5 е) статьи 3.01 записать в редакции, отраженной в пересмотренных ЕПСВВП, русский вариант (документ TRANS/SC 3/WP.3/115/Rev1), а именно:

**«Термин «высота» означает высоту над плоскостью грузовых марок или для судов, не имеющих грузовых марок - над плоскостью ватерлинии, соответствующей максимальной осадке».**

Такое же мнение высказали Белоруссия, Болгария, Румыния. По-прежнему считаем, что «высота над корпусом» не конкретна и будет зависеть от изменения осадки судна.

### **Статья 3.32 – Запрещение курить и использовать незащищенные осветительные устройства и огни**

21. Принятая измененная формулировка данной статьи и ее содержание отличаются от графических символов противопожарной защиты, принятых Международной морской организацией (ИМО) резолюцией А-654 (16). При окончательной доработке текста данной статьи следует увязать его с текстом и символами, содержащимися в указанной резолюции ИМО.

### **Статья 4.05 - Радиолокатор**

22. Русский текст данной статьи сформулирован нечетко. Предлагается следующая его редакция:

- «1. Судно считается плавающим при помощи радиолокатора если:**
  - а) оно оборудовано радиолокационной установкой и индикаторами скорости изменения курса, находящиеся в исправном рабочем состоянии и отвечающим предписаниям соответствующих компетентных органов;**
  - б) на посту управления судна находится квалифицированное лицо судоводительской специальности, имеющее диплом (удостоверение) на право управления судном с использованием радиолокатора, выданное в соответствии с предписаниями компетентных органов.**

**Кроме того, все суда должны быть оборудованы радиолокационной установкой, находящейся в исправном рабочем состоянии, для ведения связи по каналу судно-судно.**

- 2. На толкаемых составах и счалных группах положение указанного выше пункта 1 применяется только к судну, на борту которого находится ответственный судоводитель состава или счала.»**

**Статья 6.01- бис.**

23. В предложенной Нидерландами формулировке (TRANS/SC 3/WP.3/2001/14) ничего нового по сравнению с формулировкой, изложенной в пересмотренных ЕПСВВП (TRANS/SC 3/WP.3/115/Rev.1), не дается.

Считаем, что предложение Нидерландов нужно отклонить. По той же причине отклонить и предложение по статье 6.02.

**Статьи 6.02 - Малые суда: общие правила; 6.04 и 6.05 - Встречное плавание; 6.28 - Проход шлюзов; 6.30 - Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки; 6.32 - Плавание при помощи радиолокатора**

24. Положения, изложенные в вышеуказанных и ряде других статьях ЕПСВВП, отраженные в правилах плавания Российской Федерации, были внесены Российской делегацией на обсуждение сессии Рабочих групп SC 3/WP.3 и SC.3 в качестве дополнения к ЕПСВВП.

25. Рабочая группа SC.3 на своей сорок четвертой сессии в октябре 2000 г. резолюцией № 47 (документ TRANS/SC 3/WP.3/2000/14) приняла их в качестве Дополнения к ЕПСВВП. Других предложений по изменению текста данных статей Российская сторона не имеет.

**УКРАИНА**

**Статья 1.01 - Значение некоторых терминов**

26. Дополнение статьи пунктом сс) (термин “высокоскоростное судно”) по предложению Нидерландов (документ TRANS/SC.3/ WP.3/2001/14) не вызывает возражения. Однако при этом следует учесть изложенное далее мнение Украины относительно статьи 6.01-бис.

27. В “Основных положениях о плавании по Дунаю” (ОППД) в настоящее время нет, как и в ЕПСВВП, определения термина “высокоскоростное судно”. Украина предложила Дунайской Комиссии дополнить статью 2.01 ОППД (“Опознавательные знаки судов, за исключением малых судов”) новым пунктом, из смысла которого вытекает, что к высокоскоростным судам можно отнести суда, движущиеся со скоростью более 30 км/час. Этот параметр фигурирует в действующих на Дунае “Рекомендациях по основным техническим параметрам РЛС” как обоснованная величина с точки зрения повторения на экране радиолокационного изображения.

28. Исходя из необходимости гармонизации ЕПСВВП и ОППД, представляется целесообразным обсудить на предстоящей сессии Рабочей группы предлагаемую Украиной скорость в 30 км/ч в качестве параметра, определяющего «высокоскоростное судно». Принятое определение может, вероятно, быть применено в дальнейшем и в ОППД.

### **Статья 1.07 - Максимальная нагрузка; максимальное число пассажиров; требования, касающиеся видимости из рулевой рубки.**

29. Ограничение непросматриваемой зоны 350 метрами в формулировке, предложенной Нидерландами к пункту 2 данной статьи, относится только к судну. Однако, согласно действующей в ЕПСВВП формулировке, указанное требование распространяется также и на состав. По мнению Украины, это положение должно остаться неизменным.

30. Предложение использовать перископы с плоскими отражателями представляется неприемлемым из-за сложности их установки и применения. Поэтому предлагается следующее окончание к тексту пункта 2: **«... то это ограничение видимости можно компенсировать путем использования радиолокационного оборудования»**. Следует иметь в виду, что современные речные РЛС обеспечивают нормальное наблюдение даже при сильном внешнем освещении экрана РЛС в рулевой рубке судна.

31. Для более логичного изложения статьи 1.07 предлагается поменять местами пункты 2 и 3.

32. С формулировкой пункта 4, предложенного Нидерландами, можно согласиться, но с исключением из текста: i) слов **«кроме того»** в начале пункта, ибо они представляются излишними; ii) окончания подпункта с) (**«или уложены в ярус, более чем в три раза превышающий ширину судна»**), поскольку контейнеры, уложенные в один ярус, не могут превышать по высоте в три раза ширину судна, равную 11 метрам. Если исходить из формулировки подпункта с) на английском языке (“...are loaded in more than three widths”), то более корректным представляется следующий перевод ее на русский язык: “... погружены на высоту, более чем втрое превышающую ширину судна”. Высота максимального по размерам контейнера ISO составляет 2,59 м. Следовательно, для превышения высоты в 33 м необходимо уложить не менее 13 ярусов контейнеров, что является совершенно нереальным. Это еще раз подтверждает необходимость исключения из текста указанное выше окончание подпункта с), как не имеющее смысла.

33. Общее замечание к статье 1.07: в формулировках отдельных пунктов без видимой необходимости слово “судно” применяется как в единственном, так и во множественном числе (“суда”). Предлагается во всех пунктах данной статьи применять слово “судно” в единственном числе.

### **Статья 1.09 - Управление судном**

34. С формулировкой нового пункта 4, предложенного Нидерландами, можно согласиться, т.к. подобное требование необходимо для обеспечения безопасного плавания высокоскоростного судна.

### **Статья 3.08 - Ходовая сигнализация одиночных моторных судов**

35. С предложенным Нидерландами новым пунктом 5 можно согласиться, ибо это будет способствовать большей безопасности плавания.

#### **Статья 4.05 - Радиолокаторы.**

36. С предложенной Нидерландами статьей можно согласиться. Однако с учетом того обстоятельства, что использование радиолокатора высокоскоростными судами в дневное время не является обязательным, кроме плавания в условиях ухудшенной видимости, пункт 3 предлагается изложить в следующей уточненной редакции:

**“Идущие<sup>1</sup> высокоскоростные суда должны использовать радиолокатор в ночное время, а также в дневное время при ухудшении видимости”.**

Предложение Германии по данной статье (документ TRANS/SC.3/WP.3/2001/13) в основе своей повторяет предложение Нидерландов.

37. В подпункте а) пункта 1 представляется более предпочтительной формулировка, содержащаяся непосредственно в тексте по сравнению с формулировкой в скобках.

38. Предложение Германии по статье 4.05 практически не отличается от формулировки Нидерландов и не требует дополнительного комментария.

#### **Статья 6.01-бис - Высокоскоростные суда**

39. На двадцать второй сессии Рабочей группы было высказано замечание о том, что термин “bateau rapide” на французском языке следует переводить на русский язык как “высокоскоростные суда” (документ TRANS/SC.3/ WP.3/44, пункт 16, абзац 2). Несмотря на это, делегация Украины отдает предпочтение термину “быстроходные суда”, которое более соответствует термину, применяемому в статье 6.01-бис ОППД (“суда, следующие с большой скоростью”).

40. С учетом мнения двадцать второй сессии Рабочей группы относительно неприемлемости исчерпывающего перечня судов в скобках статьи 6.01-бис (см. TRANS/SC.3/WP.3/44, пункт 16, абзац 3) предлагается использовать опыт аналогичной формулировки ОППД (статья 6.01-бис) и изложить начало статьи 6.01-бис ЕПСВВП в следующей редакции:

**“Быстроходные суда любых размеров (суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке и др.) должны предоставлять ... “ (далее по тексту).**

41. Возможен, однако, и другой вариант, который представляется более предпочтительным - вообще исключить текст в скобках, если ввести в перечень определений статьи 1.01 ЕПСВВП определение термина “быстроходное судно” с указанием типов судов, относимых к быстроходным. Этот вопрос уже обсуждался на двадцать второй сессии Рабочей группы (TRANS/SC.3/ WP.3/44, п. 16, абзац 3).

---

<sup>1</sup> Примечание секретариата: В статье 1.01 р) ЕПСВВП используется термин «на ходу».



42. В связи с изложенным, делегация Украины хотела бы напомнить, что в представленных ею материалах, а также в выступлениях делегации на восемнадцатой и двадцатой сессиях Рабочей группы WP.3 уже ставился вопрос о необходимости усовершенствования общей структуры ЕПСВВП и, в частности, о целесообразности сведения возможно большего количества определений ЕПСВВП в статью 1.01.

#### **Статья 6.02 - Малые суда: общие правила.**

43. Предложенная Нидерландами вставка (“быстроходные суда”) облегчает восприятие текста и поэтому не вызывает возражения.

#### **Статья 6.06 - Взаимное пересечение курсов быстроходных судов и других судов и взаимное пересечение курсов быстроходных судов**

44. Предложенную Нидерландами формулировку целесообразно сделать пунктом 1 данной статьи, а в качестве пункта 2 предлагается использовать следующую формулировку, повторяющую с незначительным уточнением пункт 4 статьи 6.03 ОППД:

**“Пересечение курса другого судна разрешается только тогда, когда судоводитель убедился, что это пересечение можно выполнить безопасно для других судов”**

#### **Статья 6.28 - Проход шлюзов**

45. С предложенной Нидерландами формулировкой пункта 11 можно согласиться. Основа этого пункта совпадает с положениями, содержащимися в пунктах 1 и 6 статьи 6.28 ОППД.

#### **Статья 6.30 - Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости**

46. В предложенную Германией формулировку пункта 1 (TRANS/SC.3/WP.3/2001/13) необходимо внести уточнение, касающееся связи наблюдательного пункта на носу состава с судоводителем. Окончание фразы “... либо с судоводителем должна быть установлена звуковая связь” следует изменить на следующую формулировку : **”... либо с судоводителем должна быть установлена надежная телефонная, радиотелефонная или звуковая связь”**. Такое уточнение будет больше соответствовать современным понятиям о внутрисудовой связи.

47. В конце первого предложения пункта 3 формулировки Германии предлагается заменить слово “могут” на “должны”. ( ... **“должны использоваться показания радиолокатора”**). Этим фактически объединяются предложения Германии и Нидерландов.

#### **Статья 6.31 - Звуковые сигналы во время стоянки**

48. Можно согласиться с формулировкой Нидерландов по пункту 1 данной статьи (категория I). Однако следует восстановить пропущенные слова “и соединения

плавучего материала”. (“**В условиях ограниченной видимости суда и соединения плавучего материала, стоящие на фарватере...**” - далее по тексту). Правило для категории II предлагается полностью исключить из текста пункта 1 - в такой редакции данная статья будет идентична статье 6.31 ОППД.

**Статья 6.32 - Положения, касающиеся судов, плавающих при помощи радиолокатора**

**Статья 6.33 - Положения, касающиеся судов, плавающих без помощи радиолокатора**

49. Статьи 6.32 и 6.33 целесообразно принять в редакции, предложенной Германией (TRANS/SC3/WP.3/2001/13). Данная редакция в большей степени, чем предложение Нидерландов, согласуется с соответствующими формулировками статей 6.32 и 6.33 ОППД. Применительно к статье 6.32 следует иметь в виду, что Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) разрабатывает новые положения, касающиеся судоходства в условиях ограниченной видимости, где принцип подачи трехтонального сигнала при следовании судов вниз по течению заменяется правилом об обязательном использовании радиосвязи, а также положениями новых правил плавания. Если эти положения будут приняты ЦКСР, то неизбежно возникнет вопрос гармонизации ЕПСВВП и ОППД и, возможно, пункт о трехтональном сигнале в этих правилах будет исключен.

**Приложение 6 - Звуковые сигналы**  
**F Сигналы, подаваемые в условиях ограниченной видимости**

50. Как указано выше, из двух вариантов статьи 6.32, предложенных Нидерландами и Германией, предпочтение отдается редакции Германии. Поэтому не следует принимать вытекающее из текста статьи 6.32 предложение Нидерландов относительно Приложения 6 к ЕПСВВП (пункт F),

-----