



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/51
27 March 2003

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 пятая сессия, 19-21 марта 2003 года)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ
ЕЕ ДВАДЦАТЬ ПЯТОЙ СЕССИИ**

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях провела свою двадцать пятую сессию 19-21 марта 2003 года. В ее работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Болгарии, Венгрии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Словакии, Турции, Чешской Республики и Швейцарии. Была также представлена Европейская комиссия (ЕК). На сессии присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии (ДК). Были представлены следующие неправительственные организации: Международная европейская ассоциация заводов-изготовителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ); Международная организация по стандартизации (ИСО).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/SC.3/WP.3/49).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Председателем сессии был избран г-н В. Воронцов (Российская Федерация).

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

Документация: TRANS/SC.3/2000/1 и Add.1-2; TRANS/SC.3/WP.3/2003/4 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2003/6; TRANS/SC.3/WP.3/2003/7; TRANS/SC.3/WP.3/2002/8; TRANS/SC.3/WP.3/2001/5; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1 и Add.1; неофициальные документы № 2, 5 и 5 а)

4. Рабочая группа приняла к сведению, что измененные главы 11-бис "Вертикально передвигающиеся рулевые рубки" и 13 "Спасательные средства" приложения были в предварительном порядке одобрены Рабочей группой по внутреннему водному транспорту на ее сорок шестой сессии и приводятся в документе TRANS/SC.3/2000/1/Add.2 (TRANS/SC.3/158, пункт 27).

5. Председатель группы добровольцев г-н В. Зондаг (Нидерланды) проинформировал Рабочую группу о результатах, достигнутых этой группой за период с прошлого года, и кратко ознакомил участников с предстоящей деятельностью группы добровольцев. Была выражена надежда на то, что работа по внесению поправок в несколько оставшихся глав приложения (глава 1-бис "Процедуры и правила освидетельствования судов внутреннего плавания", глава 15 "Особые положения, касающиеся пассажирских судов", глава 18 "Предотвращение загрязнения вод", а также подготовка новой главы по предотвращению загрязнения воздуха) будет завершена к концу 2003 года. В таком случае необходимо будет рассмотреть вопрос об общей структуре будущего измененного приложения и тщательно проверить перекрестные ссылки, используемые в тексте различных измененных глав.

6. Рабочая группа приняла к сведению проект измененных глав 16 "Автоматизация", 16 "Жилые помещения для экипажа" и Z (часть прежней главы 17) "Рабочие места" приложения к пересмотренной резолюции № 17, который был подготовлен группой добровольцев и приводится в документах TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1 и Add.1, и поручила секретариату распространить их среди правительств всех ее членов и речных комиссий для представления возможных замечаний. Правительствам и речным комиссиям было предложено изучить вышеупомянутый проект измененных глав и представить свои возможные замечания и предложения по ним **не позднее 1 ноября 2003 года.**

7. Рабочая группа рассмотрела текст нового проекта измененных глав 7 "Грузовое устройство, рангоут, оборудование и снабжение" и 14 "Толкачи, толкаемые баржи и толкаемые и буксируемые составы" приложения к пересмотренной резолюции № 17, который был подготовлен группой добровольцев и приводится в документах TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1 и Add. 1, в свете комментариев и замечаний специальной группы и правительств (TRANS/SC.3/WP.3/47, пункт 8, и TRANS/SC.3/WP.3/2003/6) и решила изменить пункты 7-3.1 и 7-3.2 следующим образом:

"7-3.1 - Все суда с экипажем должны оснащаться по крайней мере следующим оборудованием и снабжением:

- **оборудование и устройства, необходимые для подачи визуальных и звуковых сигналов, а также для сигнализации судна;**
- **аварийные фонари для ходовых огней или аварийный источник питания для ходовых огней;**
- **морской бинокль;**
- **рупор;**
- **сходня не менее 0,4 м шириной и 4 м длиной, снабженная леером; орган по освидетельствованию может разрешить использование более коротких сходен для малых судов;**
- **устройство для измерения глубин;**
- **опорный крюк;**

- **соответствующее снабжение для заделки малых пробоин;**
- **аптечка первой помощи;**
- **уведомление с описанием действий по спасанию утопающих;**
- **два бросательных конца;**
- **радиотелефонная система.**

7-3.2 - Помимо того, что указано в предписаниях 7-3.1, суда с экипажем, плавающие в зоне 2, должны оснащаться:

- **стационарным компасом;**
- **морскими картами;**
- **эхолотом или ручным лотом".**

8. Секретариату было поручено передать текст измененных глав 7 "Грузовое устройство, рангоут, оборудование и снабжение" и 14 "Толкачи, толкаемые баржи и толкаемые и буксируемые составы", содержащийся в документах TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1 и Add.1 с указанными выше поправками Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для рассмотрения и предварительного одобрения.

9. Заслушав сообщение о том, что секретариат получил от Дунайской комиссии дополнительные предложения правительства Украины, касающиеся текста глав 2, 3, 5, 6, 9, 10A и 11, которые в предварительном порядке уже были одобрены Рабочей группой SC.3, Рабочая группа отметила резюме предложений Украины, подготовленное секретариатом (TRANS/SC.3/WP.3/2003/7), и приняла следующие решения:

- i) предлагаемые поправки к тексту измененных глав, указанные в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/7, которые носят чисто редакционный характер (опечатки или неточный перевод), секретариату следует обобщить и издать в качестве исправления к документам TRANS/SC.3/2000/1 и Add.1.-2;

- ii) предлагаемые изменения в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/7 с пометкой **"заслуживает внимания группы добровольцев"** должны быть изучены группой добровольцев в ходе завершения работы над всем текстом измененного приложения к пересмотренной резолюции № 17 и доведены до сведения Рабочей группы SC.3/WP.3, прежде чем они могут быть включены в окончательный текст приложения.

10. Представитель Дунайской комиссии проинформировал Рабочую группу, что на шестидесятой сессии его организации было решено продолжать обновление Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, с должным учетом измененных глав приложения к пересмотренной резолюции № 17. На совещании экспертов ДК по техническим вопросам в декабре 2002 года было, в частности, отмечено, что тексты измененных глав 2-6, 9, 10А, 11 и 12 были разработаны с участием стран - членов обеих речных комиссий, что эти измененные главы в значительной степени согласованы с проектом измененной директивы 82/714/ЕС и что поэтому Рекомендации ДК следует привести в соответствие с вышеупомянутыми текстами.

11. Напоминалось о том, что на своей двадцать третьей сессии Рабочая группа провела обмен мнениями по новому приложению I к ПОСР о знаках безопасности на борту судов (TRANS/SC.3/WP.3/2001/5) с учетом мнений правительств, изложенных в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/8, и поручила секретариату запросить копии соответствующих документов ИСО, ЕС и ИМО, содержащих знаки безопасности, и распространить их для рассмотрения Рабочей группой (TRANS/SC.3/WP.3/47, пункт 14). Рабочая группа приняла к сведению две резолюции ИМО (А.654(16) и А.760(18)), а также стандарты ИСО 3864-1, 3864-2, 6309 и 17631, касающиеся знаков безопасности. После обмена мнениями Рабочая группа решила поручить секретариату подготовить к ее двадцать седьмой сессии проект резолюции, предусматривающей включение в приложение к пересмотренной резолюции № 17 знаков и сигналов безопасности, содержащихся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/5, дополненный положением, позволяющим администрациям использовать на борту судов дополнительные графические знаки и сигналы безопасности, которые в максимально возможной степени должны быть согласованы со знаками, рекомендованными в соответствующих резолюциях ИМО и стандартах ИСО.

12. Рабочая группа приняла к сведению проект статьи 22-тер Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР) "Особые положения о высокоскоростном судне", поступивший от ЦКСР (TRANS/SC.3/WP.3/2003/4), и сочла уместным включить аналогичные или идентичные положения в приложение с внесенными в него поправками к пересмотренной резолюции № 17. Правительствам и речным комиссиям было предложено прокомментировать содержание документа ЦКСР и передать в секретариат

свои замечания и предложения до 1 ноября 2003 года. Было решено вернуться к рассмотрению этого вопроса на двадцать седьмой сессии Рабочей группы и в зависимости от реакции правительств принять решение относительно способа внесения поправок в это приложение, возможно при содействии группы добровольцев.

13. Внимание Рабочей группы было обращено также на то обстоятельство, что ЦКСР решила включить как в ПОСР, так и в Полицейские правила плавания по Рейну (ПППР), в частности в раздел "Навигационный режим", предписания, регулирующие применение на Рейне стандарта ECDIS для внутреннего судоходства. Рабочая группа приняла к сведению текст поправок к статьям 1.01 "Определения" и 7.06 "Рулевая рубка" ПОСР, принятый ЦКСР и приведенный в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/4/Add.1, и просила правительства и речные комиссии прокомментировать содержание документа ЦКСР с учетом принятия в 2001 году Рабочей группой по внутреннему водному транспорту резолюции № 48 по стандарту ECDIS для внутреннего судоходства, воспроизведенной в документе TRANS/SC.3/156. Само собой разумеется, что аналогичным образом будут распространены и рассмотрены Рабочей группой на ее двадцать шестой сессии в июне 2003 года соответствующие поправки ЦКСР к ПППР на предмет возможного внесения поправок в ЕПСВВП.

СОГЛАСОВАНИЕ ПРЕДПИСАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ЯКОРЕЙ ДЛЯ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/5; TRANS/SC.3/WP.3/2002/9;
TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2000/6 и Add.1-3;
TRANS/SC.3/WP.3/1999/3 и Add.1-2

14. На двадцать третьей сессии Рабочей группы делегация Российской Федерации согласилась попытаться подготовить для рассмотрения Рабочей группой предложение, касающееся якорного оборудования судов (TRANS/SC.3/WP.3/47, пункт 16). Рабочая группа приняла к сведению предложение Российской Федерации (TRANS/SC.3/WP.3/2003/5) и поздравила российскую делегацию с успешным проведением комплексного анализа, в рамках которого при помощи простых терминов отражена суть данного вопроса. Делегация Словакии высоко оценила усилия российских экспертов, однако выразила опасения в связи с тем, что в данном документе в недостаточной степени была принята во внимание необходимость оснащения судов кормовыми якорями на некоторых внутренних водных путях с интенсивным движением. Представитель Нидерландов счел, что идея использования одной и той же формулы для расчета массы якорей во всех речных бассейнах является весьма привлекательной. Однако он не уверен в том, что в формуле, приведенной в пункте 14 документа TRANS/SC.3/WP.3/2003/5, в полной мере учитывается воздействие течения реки.

15. Рабочая группа просила правительства и речные комиссии изучить предложение Российской Федерации и сообщить их мнения в секретариат **до 1 ноября 2003 года**.

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД С СУДОВ

Документация: TRANS/SC.3/104/Add.5; TRANS/SC.3/2002/8

16. Рабочая группа отметила, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей сорок шестой сессии приняла резолюцию № 50 о технических требованиях в отношении предотвращения загрязнения вод с судов (TRANS/SC.3/104/Add.5), разработка которой была завершена по ее просьбе Рабочей группой SC.3/WP.3. Было решено, что текст новой главы 18, включенный в приложение на основании указанной выше резолюции, может служить приемлемым базовым правилом на общеевропейском уровне, но, возможно, нуждается в некоторых дополнительных уточнениях, которые должна внести группа добровольцев с целью урегулирования ситуаций, существующих в различных речных бассейнах. В связи с текстом проекта пересмотренной резолюции № 21, касающейся общих положений о предотвращении загрязнения вод (TRANS/SC.3/2002/8), подготовленным делегацией Венгрии для Рабочей группы SC.3 с надлежащим учетом текста Конвенции ЦКСР 1996 года о сборе, хранении и удалении отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других водных внутренних путях, Рабочая группа отметила, что на первый взгляд в приложении III к этой резолюции в той или иной степени дублируются положения новой принятой резолюции № 50. К правительствам и речным комиссиям была обращена просьба изучить предложение Венгрии и передать в секретариат **до 1 июня 2003 года** их предложения в письменном виде, с тем чтобы Рабочая группа SC.3 могла вернуться к рассмотрению проекта пересмотренной резолюции № 21 на ее предстоящей сорок седьмой сессии.

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ МАНЕВРЕННОСТИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/2; TRANS/SC.3/WP.3/2002/5 и Add.1;
TRANS/SC.3/WP.3/R.99/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.64 и Corr.1-2;
TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1

17. Было отмечено, что на двадцать третьей сессии Рабочей группы секретариату было поручено подготовить при помощи Председателя пересмотренный вариант проекта главы X с поправками, внесенными в него на этой сессии, и с использованием

документации, переданной по этому вопросу правительствами и речными комиссиями, а также проекта положений, согласованного ранее Рабочей группой в рамках документа TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1, и попытаться сформулировать добавление к главе X с учетом особых процедур/критериев испытаний на маневренность, применяемых в различных речных бассейнах (TRANS/SC.3/WP.3/47, пункт 23).

18. Рабочая группа высоко оценила проект, подготовленный секретариатом в рамках документа TRANS/SC.3/WP.3/2003/2. Однако было решено, что группе добровольцев следует рассмотреть его более подробно с целью более полного отражения в нем конкретных критериев маневренности, применяемых в различных речных бассейнах. Рабочая группа вернется к рассмотрению этого вопроса на своей двадцать седьмой сессии и надеется, что к этому времени она сможет ознакомиться с результатами работы группы добровольцев.

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ МИНИМАЛЬНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ РАБОТЫ И ОТДЫХА ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/1 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2003/8 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2002/4; неофициальные документы № 1 и 4

19. Рабочая группа провела общий обмен мнениями по тексту проекта рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности экипажей (TRANS/SC.3/WP.3/2003/1), подготовленному в результате предпринятых ею ранее усилий по разработке свода согласованных общеевропейских положений по данному вопросу. Было отмечено, что, хотя нынешний текст проекта рекомендаций в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/1 еще явно не отражает консенсуса по этому деликатному и в то же время важному вопросу безопасности, он может по-прежнему служить основой для дальнейшего обсуждения. В частности, было указано, что в проекте рекомендаций ЕЭК ООН, касающихся требований в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей, следует учесть положения резолюции № 31 ЕЭК ООН, а также директиву ЕК 96/50/ЕС об удостоверениях судоводителей.

20. Рабочая группа рассмотрела текст, содержащийся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/1, и приняла следующие решения:

Статья 1

i) Текст пункта 3 изменить следующим образом:

"3. Минимальный состав экипажа, предназначенный для конкретного режима эксплуатации находящегося в рейсе судна, должен постоянно присутствовать на его борту. Отправление судна без штатного минимального экипажа запрещается".

ii) Исключить текст пункта 4.

Статья 2

iii) Текст этой статьи заменить текстом, содержащимся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/1Add.1, с указанными ниже изменениями.

iv) Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. В минимальный состав экипажа судов, обеспечивающий безопасность их эксплуатации, могут входить следующие члены экипажа:

- i) судоводители;
- ii) рулевые;
- iii) матросы первого класса;
- iv) матросы второго класса;
- v) матросы-ученики;
- vi) неквалифицированные члены палубной команды;
- vii) механики;
- viii) электромеханики;
- ix) матросы-мотористы;
- x) радиоспециалисты¹"

v) Исключить часть текста пункта 2.1, выделенную жирным шрифтом.

vi) В конце подпункта 2.2 а) добавить слово "или", после которого включить новый подпункт б) следующего содержания:

¹ В соответствии с национальными правилами только Российской Федерации и Украины.

"[b) должен успешно завершить профессиональное обучение, если это обучение включает плавание на внутренних водных путях в должности рулевого-практиканта либо в должности матроса в течение периода, определяемого компетентным органом,]".

vii) Из текста пункта 2.5 исключить слово "юнга".

viii) В пункте 2.7 а) текста на русском языке в конце фразы следует читать:
"...по судовым двигателям и механизмам".

ix) Добавить новый раздел 2.8 следующего содержания: "2.8 Электромеханик" со сноской "Требования к квалификации электромеханика следует сформулировать заинтересованным делегациям".

x) Изменить нумерацию пункта 2.8 на 2.9 в следующей редакции:

"2.9 Матрос-моторист:

должен быть не моложе 17 лет и либо

a) должен быть матросом второго класса и

- успешно сдать экзамен на матроса-моториста, признаваемый компетентным органом,

либо

b) должен иметь стаж плавания не менее одного года в качестве матроса второго класса на борту моторного судна внутреннего плавания и иметь базовые знания в области двигателей".

Статья 3

xi) Пункт 3 1) изменить следующим образом:

"1. Профессиональная физическая пригодность должна быть засвидетельствована медицинской справкой, выданной во время первого зачисления в состав экипажа ~~врачом, назначенным компетентным органом~~ [квалифицированным практикующим врачом]".

- xii) К пункту 3 2) добавить сноску следующего содержания: "Компетентный орган может предписать дополнительные требования в отношении физической пригодности".

Статья 4

- xiii) Исключить квадратные скобки в пункте 4 1).

Статья 5

- xiv) Исключить сноску 2 к статье 5.

Статья 6

- xv) Третий абзац в пункте 6 1) изменить следующим образом:

"При режиме эксплуатации В все члены экипажа должны иметь 24-часовой отдых в течение 48-часового периода времени, включая по меньшей мере два 6-часовых периода непрерывного отдыха".

Статья 7

- xvi) Снять квадратные скобки в пункте 7 2).

Статья 9

- xvii) В статье 9 секретариату было поручено проверить и согласовать терминологию, используемую для описания "рулевой рубки" и/или "поста управления судном" на всех трех языках.

Статьи 10, 11 и 12

- xviii) Снять квадратные скобки в заголовке статьи 10.

- xix) Секретариату было поручено изменить таблицы в статьях 10, 11 и 12 с должным учетом категорий членов экипажа, согласованных в статье 1.

21. Рабочая группа поручила секретариату издать текст проекта рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности экипажей, с указанными выше изменениями и предложила правительствам и речным комиссиям представить свои замечания и предложения по этому тексту **к 1 ноября 2003 года**, уделив при этом особое внимание тексту, оставленному в квадратных скобках. Было решено вернуться к данному вопросу на двадцать седьмой сессии Рабочей группы и рассмотреть его с должным учетом предложений и замечаний правительств и новых положений ЦКСР, изложенных в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/4.

РАССМОТРЕНИЕ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУХА С СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/9; TRANS/SC.3/WP.3/2003/3;
TRANS/SC.3/WP.3/2002/11 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2001/2;
TRANS/SC.3/WP.3/2001/9; неофициальный документ № 3

22. На своей двадцать третьей сессии Рабочая группа провела обмен мнениями по данному пункту с учетом документации, поступившей от правительств, ЦКСР и ЕВРОМОТ (TRANS/SC.3/WP.3/2001/2, TRANS/SC.3/WP.3/2001/9, TRANS/SC.3/WP.3/2002/3 и TRANS/SC.3/WP.3/2002/11 и Add.1). Заслушав сообщение о том, что аналогичная работа проводится группой экспертов Европейской комиссии, Рабочая группа просила правительства, речные комиссии и группу добровольцев изучить имеющуюся по этому вопросу документацию, включая, в частности, документ, представленный ЕВРОМОТ, и направить свои предложения о возможном способе разработки общеевропейских рекомендаций о предотвращении загрязнения воздуха с судов внутреннего плавания с должным учетом хода и любых возможных результатов работы, проводимой Европейской комиссией (TRANS/SC.3/WP.3/47, пункт 26).

23. Представитель Европейской комиссии передала предложение Комиссии по директиве Европейского парламента и Совета (неофициальный документ № 3), содержащее поправки к директиве 97/68/ЕС о приведении в соответствие законов государств-членов, касающихся принятия мер против выбросов газообразных загрязнителей и твердых частиц из двигателей внутреннего сгорания, устанавливаемых на дорожных передвижных механизмах. Она отметила, что цель предложения COM(2002)765 состоит в согласовании норм выбросов и процедур официального утверждения типа двигателей, которые реализуются на рынке и которыми предполагается оснащать дорожные передвижные механизмы, в том числе - впервые - суда внутреннего плавания. Основная причина внесения данного предложения состоит в ограничении неблагоприятного воздействия внутреннего судоходства на окружающую

среду и в обеспечении единого рынка судовых двигателей в рамках расширенного состава Европейского союза. Она отметила, что другое заметное преимущество предложения Комиссии заключается в том, что оно соответствует нормам выбросов, действующим в Соединенных Штатах Америки, и что это весьма важно, так как глобальный рынок таких двигателей невелик. В заключение представитель Европейской комиссии призвала к рассмотрению предложения Комиссии в качестве основы для конкретных рекомендаций ЕЭК ООН по техническим предписаниям к судам внутреннего плавания и/или правил ЕЭК ООН по стимулированию глобального согласования.

24. Представитель ЕВРОМОТ отметил, что заводы-изготовители двигателей, входящие в ЕВРОМОТ, поддерживают предложение COM(2002)765 Европейской комиссии, предусматривающее нормы контроля за выбросами из судовых гребных двигателей, используемых во внутреннем судоходстве. Он отметил, что концепция данного предложения в техническом отношении адекватна требованиям к конструкции и характеристикам судовых двигателей. Кроме того, она отражает общепризнанные потребности в охране окружающей среды. Что касается экологических стандартов, то предложение, разработанное ЕК, эквивалентно предложению ЦКСР в контексте этапа II, содержащемуся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/3, однако ЕВРОМОТ отдает предпочтение концепции ЕК, так как она полностью согласована с уже действующими правилами ЭПА США и, следовательно, позволяет европейским предприятиям испытывать производимые ими двигатели только один раз и продавать их США с учетом того, что системы, используемые в ЕС и Соединенных Штатах Америки, будут идентичны. По его мнению, данный экономический аспект следует принять во внимание. Что же касается включения предложения ЕК в один из документов ЕЭК ООН, то промышленные предприятия не отдают предпочтения какому-либо конкретному варианту решения и готовы действовать в обоих направлениях, а именно: либо разработать соответствующее правило в рамках Глобального соглашения 1998 года при содействии Рабочей группы ЕЭК ООН по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE), являющейся вспомогательным органом Всемирного форума (WP.29), либо подготовить надлежащую резолюцию Рабочей группы по внутреннему водному транспорту. Он подтвердил, что Рабочая группа GRPE в рамках своей деятельности уже в течение нескольких лет занимается недорожными двигателями, и отметил, что ЕВРОМОТ приветствует это.

25. Представитель ИСО проинформировал Рабочую группу о деятельности его организации в области предотвращения загрязнения воздуха двигателями внутреннего сгорания, которая имеет отношение к работе Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Предприятия, производящие транспортные средства и их двигатели, предпринимают в рамках ИСО усилия по принятию на

всемирном уровне мер, направленных на гармонизацию двигателей всех видов, используемых в сельском хозяйстве, строительных работах, морском и внутреннем судоходстве. В настоящее время существуют стандарты ИСО 16183 от 2002 года и ИСО 878 от 1996 года, на которые можно ссылаться в ходе разработки соответствующего международного законодательства.

26. Рабочая группа просила секретариат постараться подготовить к ее двадцать седьмой сессии сжатый проект резолюции с указанием норм эмиссии выхлопных газов для дизельных двигателей, используемых во внутреннем судоходстве.

**РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ
ДЛЯ ЭЛЕКТРОННОГО БОРТОВОГО НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ
И ЕГО УСТАНОВКИ НА СУДАХ, ВКЛЮЧАЯ, В ЧАСТНОСТИ,
РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ УСТАНОВКИ И ИНДИКАТОРЫ СКОРОСТИ
ИЗМЕНЕНИЯ КУРСА**

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/3; TRANS/SC.3/WP.3/2002/12;
TRANS/SC.3/WP.3/2000/11 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/1999/19; TRANS/SC.3/WP.3/R.68;
TRANS/SC.3/WP.3/R.28 и Corr.1

27. Было отмечено, что Рабочая группа на своей двадцать третьей сессии поручила секретариату подготовить дискуссионный документ, основанный на проекте главы 10B с внесенными в нее поправками, который был подготовлен группой добровольцев и впоследствии изменен Рабочей группой, и дополненный положениями о радиолокационных установках и индикаторах скорости изменения курса, предложенными Украиной в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/12, с должным учетом предложения Российской Федерации, приведенного в документе TRANS/SC.3/WP.3/1999/19 (TRANS/SC.3/WP.3/47, пункт 28).

28. Рабочая группа рассмотрела дискуссионный документ, подготовленный секретариатом (TRANS/SC.3/WP.3/2003/3), и приняла следующие решения:

- i) пункт 10B-2.2 vi) должен быть приведен в соответствие с нынешним текстом ПОСР, а именно:

"iv) Если - несмотря на наличие поля обзора 240° или более - беспрепятственный обзор в направлении кормы не обеспечивается в достаточной степени, то компетентный орган по освидетельствованию судов может потребовать принятия таких других мер, как установка вспомогательных оптических устройств";

- ii) текст пункта 10B-4.1 следует читать: "10B-4.1 Типы радиолокационного оборудования и указателя скорости поворота должны быть одобрены компетентными органами. Должны быть соблюдены требования компетентного органа к установке и контролю их работы";
- iii) второе предложение пункта 10B-4.2 должно быть изменено следующим образом: "Расстояние от поста управления судном до индикатора радиолокационной установки должно быть не более 800 мм";
- iv) термины "chef de bord" или "timonier", "boatmaster" и "судоводитель" следует заменить во всем тексте данной главы на "l'homme de bar", "helmsman" и "рулевой", соответственно;
- v) пункты 10B-4.9 - 10B-4.10 следует исключить из этой главы как не соответствующие остальным ее положениям. Рабочей группе было предложено рассмотреть на ее следующей - двадцать шестой - сессии вопрос о том, следует ли включить эти пункты в ЕПСВВП либо в приложение к пересмотренной резолюции № 17.

29. Делегация Российской Федерации не уверена в том, что термин "пуск" является точным переводом термина "l'embrayage" на французском языке и "engaging" на английском языке. Члены этой делегации вызвались внести свое предложение об изменении формулировки этого термина на русском языке к сорок седьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

30. Текст главы 10B был утвержден в том виде, в каком он изложен в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/3, с учетом указанных выше изменений. Секретариату было поручено подготовить окончательный текст для рассмотрения и предварительного одобрения Рабочей группой по внутреннему водному транспорту.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Транспорт и безопасность

31. Было отмечено, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей сорок шестой сессии в соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту, касающейся вопроса о транспорте и безопасности (ECE/TRANS/139, пункт 19), предложила Рабочей группе SC.3/WP.3 выяснить необходимость внесения поправок в

Соглашение СМВП, Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17), и/или любые другие документы ЕЭК ООН, касающиеся внутреннего водного плавания, посредством включения в них положений, направленных на укрепление безопасности на борту судов, осуществляющих плавание и находящихся в портах, а также вынести свои рекомендации в этой связи, представив их Рабочей группе SC.3 для дальнейшего рассмотрения (TRANS/SC.3/158, пункт 4). Рабочая группа просила правительства и речные комиссии передать в секретариат до **1 ноября 2003 года** свои мнения по этому вопросу и согласилась рассмотреть меры, которые можно было бы принять в отношении приложения к пересмотренной резолюции № 17 на ее двадцать седьмой сессии с учетом сообщений, которые поступят от правительств и речных комиссий.

b) Сроки проведения следующих сессий

32. Двадцать шестую и двадцать седьмую сессии Рабочей группы планируется провести 3-5 июня 2003 года и 17-19 марта 2004 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

34. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей двадцать пятой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.
