



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2004/20
29 March 2004

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 восьмая сессия, 8-10 июня 2004 года,
пункт 8 повестки дня)

ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Представлено правительствами Российской Федерации, Словакии
и Украины, а также Дунайской комиссией

Примечание: В ходе двадцать шестой сессии Рабочей группы было отмечено, что работу по повышению уровня безопасности во внутреннем судоходстве следует проводить в тесном сотрудничестве с другими соответствующими органами, как например Европейский Союз и Центральная комиссия судоходства по Рейну. Правительствам, Европейской комиссии и речным комиссиям было предложено представить свои соображения и конкретные предложения, имеющие отношение к мандату летних сессий данной Рабочей группы, т.е. относительно возможных поправок к Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (например, на основе ужесточения режима доступа к судам, введения должности сотрудника по вопросам безопасности на борту некоторых типов пассажирских судов и т.д.), включения возможных положений по безопасности в рамках будущей речной информационной службы (РИС) и подготовки соответствующих поправок к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) (TRANS/SC.3/WP.3/52, п. 9).

Ниже приводятся некоторые соображения правительств Российской Федерации, Словакии и Украины, а также информация Дунайской комиссии по данному вопросу.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

1. В связи с введением Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС) в Российской Федерации проводятся необходимые мероприятия по обеспечению безопасности судов и портовых средств. Первостепенное значение придается обеспечению выполнения требований кодекса на судах, совершающих международные рейсы, а также в портах, осуществляющих грузовые операции с судами международного плавания. Предполагается, что к 1 июля 2004 г. эти объекты будут полностью удовлетворять требованиям Кодекса ОСПС.
2. Законодателем начата работа по подготовке к принятию Федерального Закона "О безопасности на транспорте".
3. На объектах, имеющих наибольшую потенциальную опасность для населения (гидросооружения), уже предприняты дополнительные меры по повышению уровня охраны.
4. В настоящее время проводится работа по определению степени рисков на внутреннем водном транспорте. Данная работа направлена на выявление наиболее уязвимых с точки зрения безопасности объектов и организации их необходимой защиты.
5. Представляется необходимым продолжение совместной скоординированной работы всех заинтересованных правительств по обеспечению безопасности на внутренних водных путях. Однако, внесение поправок в Соглашение СМВП И ЕПСВВП в настоящее время представляется преждевременным до завершения аналитической работы по определению степени рисков на ВВТ а также необходимых и достаточных мер по их нейтрализации.
6. В данной работе необходимо учитывать наличие опасности принятия излишне жестких мер, способных затруднить функционирование внутреннего водного транспорта с экономической и организационной точек зрения.

СЛОВАКИЯ

7. Предлагается внести поправки в ЕПСВВП (TRANS/SC.3/115/Rev.2) в статью 1.04 «Общая обязанность проявлять бдительность». Уточнить редакцию пункта 1 d) следующим образом:

«d) нанесения ущерба членам экипажа и другим лицам, находящимся на борту судна или на ошвартованных к нему баржах, портовым или причальным сооружениям и окружающей среде.».

8. В других документах ЕЭК ООН, как представляется, в достаточной степени учтены требования, упомянутые в докладе Рабочей группы о ее двадцать шестой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/51, п. 9) по вопросам, касающимся безопасности на внутреннем водном транспорте.

УКРАИНА

9. Обеспечение безопасности на борту судов является очень актуальной проблемой. Это связано с тем, что судовладельцы сокращают экипажи до минимума, вследствие чего не обеспечивается должное наблюдение за доступом на судно посторонних лиц не только в портах во время стоянки, но и во время плавания. Один судоводитель, управляющий судном из рулевой рубки, не может одновременно следить за показаниями навигационных приборов и вести визуальное наблюдение за всеми частями судна, особенно ночью, что создает условия для проникновения на судно пиратских групп. Такое наблюдалось на югославском участке Дуная в период эмбарго, когда с судов многих пароходств было похищено, разграблено судовое имущество и снаряжение.

10. Следовало бы предусмотреть усиление контроля за движением судов полицейских и других органов надзора и ввести в действие речные информационные службы (РИС), которые будут одним из элементов обеспечения безопасности судов.

11. Однако для этого предстоит оборудовать суда приемниками GPS (Global Positioning System), транспондерами или зондами АИС (автоматическая идентификационная система) для опознавания и отслеживания судов, ввести всеобъемлющую РИС на всем протяжении водных путей Европы, от Северного до Черного морей.

12. Эти и другие вопросы, связанные с обеспечением безопасности на борту судов, могли бы быть в полном объеме учтены Рабочей группой для внесения соответствующих поправок в ЕПСВВП.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

13. Совещание экспертов Дунайской комиссии по техническим вопросам (ноябрь 2003 г.) сочло целесообразным предложить 62-й сессии ДК поручить секретариату Дунайской Комиссии начать сбор и анализ материалов и предложений по вопросам, связанным с безопасностью на транспорте.

14. В ходе этого же совещания делегации Болгарии и Словакии считали необходимым учесть вопросы безопасности при обсуждении проблем определения минимальной численности экипажей судов и речных информационных систем (РИС).
