

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

RUSSIAN
ENGLISH AND RUSSIAN ONLY

Тридцать пятая сессия
Женева, 3 – 5 июня 2009 года
Пункт 2 предварительной повестки дня

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (ЕПСВВП)

Замечания по предложенным поправкам к ЕПСВВП

Записка секретариата

Данный неформальный документ содержит замечания, полученные от стран и речных комиссий, по документам тридцать пятой сессии Рабочей группы, касающимся поправок к ЕПСВВП. Комментарии от Центральной комиссии судоходства по Рейну будут представлены отдельно.

	Документ	Пункт	Замечания
1.	ЕСЕ/TRANS/SC.3/WP.3/2008/15/Rev.1	Параграф 2, пункт b	Бельгия: к русскому тексту не относится
2.		Параграф 2, пункт 1	Российская Федерация: слово «видимые» заменить на слова «при движении».
3.		Параграф 2, пункт 0	1) Бельгия: Бельгия предлагает изменить определение с тем, чтобы оно охватывало суда, которые не были специально построены или оборудованы для перевозки более 12 пассажиров. Таким образом, будут включены паромы и грузовые суда, которые перевозят пассажиров, и они должны будут соблюдать положения статьи 1.07.3. Новое предложение звучит следующим образом: «термин "пассажирское судно" означает судно для однодневных экскурсий или каютное судно, построенное и оборудованное для перевозки более 12 пассажиров или судно, перевозящее более 12 пассажиров » 2) Чешская Республика: предлагает исключить слова “для однодневных экскурсий или каютное судно ”
4.			Дополнительные предложения по статье 1.01 Бельгия : 1) Бельгия предлагает улучшить формулировку определения малых судов следующим образом:

	Документ	Пункт	Замечания
			<p>термин "малое судно" означает любое судно, длина корпуса которого меньше 20 м, за исключением судов, построенных или оборудованных для буксировки, толкания или ведения в шале судов, не являющихся малыми судами, и за исключением судов, на которых разрешено перевозить более 12 пассажиров, и паромов;</p> <p>2) Бельгия предлагает добавить термин «большое судно», так как это позволит избежать выражений «другие суда» и «судов, не являющихся малыми Судами» (как в статье 6.16.7¹). Это облегчит понимание положений ЕПСВВП.</p> <p>3) Чешская Республика предлагает использовать определения директивы 2006/87/ЕС для следующих терминов</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Плавающее средство b. Толкаемая баржа c. Малое судно
5.		Параграф 9, пункт а	<p>1) Бельгия понимает намерение данного предложения, но, с точки зрения Бельгии, создание перечня всех документов, обязательных на борту, не является целесообразным. Во-первых, нужно будет вносить поправки в ЕПСВВП, как только новый документ будет потребован с связи с техническими предписаниями, или предписаниями по перевозке опасных грузов. Во-вторых, подобный перечень рискует быть неполным. И, наконец, не все документы, находящиеся в предложенном списке, должны быть на борту (сертификат по тахографу, по газовому оборудованию), особенно в том, что касается барж.</p> <p>Бельгия решила данную проблему в своем законодательстве, используя следующий текст:</p> <p><i>Статья 1.10 Документы на борту судна.</i> <i>1. На борту судов и составов должны, помимо прочих, быть следующие документы, при условии, что они требуются действующими регламентами:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> a) Мерительное свидетельство, свидетельство сообщества или разрешение на плавание по установленному участку без мерительного свидетельства b) Документы, подтверждающие

¹ 6.16.7 Положения пунктов 1-3 не применяются к малым судам в отношении других судов, а положения пункта 4 не применяются к судам, не являющимся малыми судами, по отношению к таким судам. Положение пункта 2 не применяется к малым судам по отношению друг к другу.

	Документ	Пункт	Замечания
			<p><i>соблюдение технических предписаний</i></p> <p>c) <i>Документы, предусмотренные для перевозок опасных грузов в соответствии в ППОГР, в отношении судна, груза и экипажа</i></p> <p>d) <i>Документ с описанием содержания груза и его количество</i></p> <p><i>На толкаемых баржах :</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Может быть предоставлена копия документов, перечисленных в пунктах a), b) и c);</i>- <i>Документы, перечисленные в пункте b) могут быть заменены металлической пластинкой с официальным номером судна, номером свидетельства сообщества или свидетельства об инспекции []</i> <p><i>2. Документы, наличие которых на борту требуется, должны предъявляться по любому требованию официальных лиц компетентных органов. При необходимости, судоводитель сойдет на берег, чтобы выполнить данные предписания</i></p> <p>Если же, несмотря на это, будет решено принять новый проект статьи, у Бельгии есть следующие замечания:</p> <ol style="list-style-type: none">1. В пункте a) не упоминается свидетельство сообщества2. Согласно пункту b), суда не могут плавать без мерительного свидетельства. Но Бельгия разрешает судам доплывать до ремонтных станций без свидетельства. Так что следует оставить администрациям возможность освободить судна от этого предписания3. Пункт. t), к русскому тексту не относится4. Существует возможность внесения выражении «если судно оборудовано»... Например, в пункте g) “если судно оборудовано тахографом”5. Что содержит судовая роль? <p>2) Российская Федерация</p> <ol style="list-style-type: none">1) Сведения по пп. «o», «w», «m» дублируют уже имеющиеся сведения в судовом свидетельстве, машинном журнале;2) пункт «t» - необходимо распространить только на суда – контейнеровозы. <p>В связи с этим предлагаем не расширять п.1 статьи 1.10 до</p>

	Документ	Пункт	Замечания
			такой степени, как предлагается, а ограничиться пунктами, которые были ранее в тексте ЕПСВВП с уточнением пункта «b», как это сделано в проекте поправок, и добавлением свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью. Было бы правильнее, по нашему мнению, в проекте главы 9 статьи 9.02 в части, касающейся главы 1, пункта 5, записать: «Компетентные органы могут потребовать наличия на борту судна дополнительных документов»
6.		Параграф 9, пункт с	Бельгия не поддерживает предложение исключить параграф 2, так как в Бельгии не выдаются мерительные свидетельства прогулочным судам менее 15м в длину.
7.		Параграф 13, пункт а	Бельгия 1. Как и в отношении статьи 1.10, Бельгия не поддерживает создание перечня условий, на основании которого администрации могут остановить судно. Такой лист рискует быть неполным или неприменимым ко всем судам. 2. Согласно ЕПСВВП, малые суда без судового свидетельства подлежат остановке. Бельгия не выдает свидетельства малым судам и хочет сохранить данную ситуацию. 3. Заменить “судовое свидетельство” на «свидетельство об инспекции или свидетельство сообщества» 4. Необходимо включить сертификат по стабильности для контейнерных судов. Без подсчетов стабильности, такое судно представляет угрозу и подлежит остановке.
8.	ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/16/Rev.1		Бельгия: в статье не рассматривается случай судна с прямоугольным носом, где, если название написано по бокам, его невозможно прочесть. Название также должно быть нанесено впереди.
9.		Параграф 3, пункт с	Российская Федерация повторно замечает, что толкаемая баржа не является моторным судном, поэтому считаем нецелесообразным дополнять словами «за исключением толкаемых барж»
10.		Параграф 4, пункт с	Бельгия не поддерживает исключение сноски 22, если её содержание не будет перенесено в новую главу 9 (статья 9.03). Бельгия – против того, чтобы имя и адрес владельца было нанесены на малые суда, так как это позвонит людям с криминальными намерениями узнать адрес и ограбить дом владельца, пока его судно отсутствует в порту. Бельгия желает иметь возможность делать исключение из этого правила.
11.	ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/3/Rev.1	Параграф 1, пункт d	1)Бельгия предлагает добавит следующий текст: “ высота огней и сигнальных знаков должна определяться, учитывая прямоугольную зону плавания (особенно, надводный габарит судна и высоту прохода под мостами внутреннего водного пути) ” 2)Австрия/ДК : заменить « ватерлинией корпуса» на

	Документ	Пункт	Замечания
			« ватерлинией »
12.		Параграф 3, пункт а	Чешская Республика должна позволить снижение до 4 м
13.		Параграф 3, пункт а	Чешская Республика должна позволить снижение до 4 м
14.		Параграф 3, пункт d	Российская Федерация предлагает переместить сноску 25 в Главу 9
15.		Параграф 11, пункт а) and b)	Бельгия: а) и b) повторяются Румыния: можно исключить b) can be deleted
16.		Параграф 12	Австрия/ДК: Добавить с статью 3.20 пункт 4. “ и не должно нести черный шар днем”.
17.	ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/4/Rev.1	N/A	Бельгия: В Главе 4 не упоминается то, что звуковые сигналы являются более важными, чем использование радиотелефонных установок. Это должно быть отмечено.
18.		Параграф 4, пункт е	Секретариат: можно включить ссылку на соглашение RAINWATT в главу 9
19.	ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/6/Rev.1	Параграф 1, пункт с	Бельгия: - Во французском тексте, заменить <i>amont</i> на <i>montant</i> - Добавить определение «направления вниз»
20.		Параграф 3, пункт а	Бельгия: Вторая колонка предусмотрена для класса II и не может быть исключена. На водных путях класса I суда подвергаются воздействию течение, тогда как на путях класса II - нет или очень мало. Различия в условиях судоходства приводят к различиям в правилах и класс II не может быть исключен.
21.		Параграф 4, пункт а	Бельгия: Вторая колонка предусмотрена для класса II и не может быть исключена. На водных путях класса I суда подвергаются воздействию течение, тогда как на путях класса II - нет или очень мало. Различия в условиях судоходства приводят к различиям в правилах и класс II не может быть исключен
22.		Параграф 13, пункт b	Бельгия: почему исключается второе предложение? Часто случается, что суда плавают по узким путям или не могут развернуться из-за течения. Бельгия желает сохранить данное предложение как раз для таких случаев.
23.		Параграф 14, пункт а	Бельгия: добавить «свидетельство сообщества».
24.		Параграф 15, пункт а	Бельгия: 1. Настоящая редакция текста может быть интерпретирована, как требующая выполнения обоих условий а и b для разрешения передвижения толкаемой баржи. Поэтому Бельгия предлагает использовать выражение « или » 2. Не совсем ясна разница между новым пунктом с) и пунктом а). Возможно, нужно исключить один из них. Однако, Бельгия поддержала бы включение нового

	Документ	Пункт	Замечания
			параграфа, который бы позволил толкаемым баржам передвигаться самостоятельно на коротких расстояниях. Это бы позволило барже, которая должна отделиться от конвоя для прохождения через шлюз, зайти в шлюз самостоятельно, без помощи другого толкача используя, например, бортовой винт.
25.		Параграф 18, пункт с	Бельгия: это правило касается управления движением, а не правил плавания. Также Бельгия хотела бы отметить, что многие мосты управляются дистанционно и операторы не присутствуют на месте. Для секторов с небольшим движением, установка радара кажется излишней. Наблюдение через видео камеру может быть достаточным и более дешевым решением.
26.		Параграф 22, пункт а	Бельгия: Вторая колонка предусмотрена для класса II и не может быть исключена. На водных путях класса I суда подвергаются воздействию течения, тогда как на путях класса II - нет или очень мало. Различия в условиях судоходства приводят к различиям в правилах и класс II не может быть исключен
27.		Параграф 23, пункт а	Бельгия: Вторая колонка предусмотрена для класса II и не может быть исключена. На водных путях класса I суда подвергаются воздействию течения, тогда как на путях класса II - нет или очень мало. Различия в условиях судоходства приводят к различиям в правилах и класс II не может быть исключен
28.		Параграф 24, пункт а	Бельгия: Вторая колонка предусмотрена для класса II и не может быть исключена. На водных путях класса I суда подвергаются воздействию течения, тогда как на путях класса II - нет или очень мало. Различия в условиях судоходства приводят к различиям в правилах и класс II не может быть исключен
29.		Параграф 24, пункт b	1) Румыния предлагает сохранить выражение "При плавании в условиях ограниченной видимости" и изменить текст следующим образом «При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не использующие радиолокатор, должны немедленно следовать до ближайшего места безопасной стоянки» 2) Бельгия: к русскому тексту не относится
30.		Параграф 24, пункт d	Бельгия: предложение неясно
31.		Параграф 27, пункт а	Бельгия: предложение неясно
32.	ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/15	Параграф 3, пункт с	Бельгия: Добавить "если на борту присутствуют пассажиры", так как в противном случае наблюдение не нужно

33.	ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2009/16	Параграф 1, пункт а	Российская Федерация: предлагает название « Требования о сигналах и предоставлении данных при перевозке опасных грузов», так как такая редакция более точно отражает содержание главы
34.		Параграф 1, пункт а	Австрия/ДК: изменить пункт 1 в соответствии с правилами ЦКСП и ДК
35.		Параграф 1, пункт b	Российская Федерация считает, что включение данного пункта нецелесообразно, так как есть пункт 4 (d), содержание которого аналогично предлагаемому.
36.		Параграф 3, пункт а	<p>Российская Федерация:</p> <ol style="list-style-type: none">1) С целью исключения чрезмерной загрузки радиоэфира и центра управления движением судов излишней информацией предлагаем не расширять перечень судов, обязанных предупреждать о своем присутствии на соответствующих участках.2) При этом перечень данных, сообщаемых в центры судами, перевозящими опасные грузы, предлагаем изложить в редакции пункта 7.1.5.8 ВОПОГ. Такая редакция позволит унифицировать два документа ЕЭК ООН и исключит передачу данных в разных форматах капитанами судов. Текст будет выглядеть следующим образом: <p>«Судоводитель, перевозящий опасные грузы, должен предоставлять компетентному органу страны, откуда начинается рейс, данные:</p> <ul style="list-style-type: none">- название судна;- регистровый номер судна;- дедвейт;- описание перевозимых опасных грузов, приведенное в транспортном документе (номер ООН или идентификационный номер, надлежащие отгрузочное наименование, класс и, в случае необходимости, группа упаковки и/или классификационный код), а также количество каждого груза;- число находящихся на борту лиц;- порт назначения;- запланированный маршрут, а также один раз при переходе через территорию каждого государства, если того требуют компетентные органы. <p>При проходе судна через другие станции управления движением, указанные компетентным органом, надлежит предоставить следующие данные:</p> <ul style="list-style-type: none">- название судна;- регистровый номер судна;- дедвейт».

37.	ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2009/18		Российская Федерация: в новой главе 9 следует разместить «специфические требования национальных правил Белоруссии, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины», которые отличаются на данный момент от соответствующих положений ЕПСВВП.
38.	ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2009/19	Параграф 4	Австрия/ДК - 42b: добавить рисунок с двумя черными шарами - 46, днем: исключить черные шары во втором ряду барж
39.		Параграф 6	Нидерланды предпочитают оставить предписания по судовым огням в приложениях к ЕПСВВП.
40.		Параграф 7	Нидерланды предпочитают оставить предписания по судовым огням в приложениях к ЕПСВВП.
41.		Параграф 8	Бельгия: Вторая колонка предусмотрена для класса II и не может быть исключена. На водных путях класса I суда подвергаются воздействию течения, тогда как на путях класса II - нет или очень мало. Различия в условиях судоходства приводят к различиям в правилах и класс II не может быть исключен
42.		Параграф 9	Бельгия: Вторая колонка предусмотрена для класса II и не может быть исключена. На водных путях класса I суда подвергаются воздействию течения, тогда как на путях класса II - нет или очень мало. Различия в условиях судоходства приводят к различиям в правилах и класс II не может быть исключен
43.		Параграф 23	Нидерланды предпочитают оставить предписания по радиолокационной установке в приложениях к ЕПСВВП.
