



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2002/7
1 August 2002

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок шестая сессия, 22-24 октября 2002 года,
пункт 5 повестки дня)

**ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ
НА СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ
ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Передано правительством Украины

Примечание: Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят четвертой сессии принял резолюцию № 250 о содействии развитию внутреннего водного транспорта, в приложении к которой содержится План действий по реализации решений общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту, состоявшейся в Роттердаме, 5 и 6 сентября 2001 года. Планом, в частности, предусматривается: *«Подготовить с помощью заинтересованных правительств-добровольцев предложения по развитию конкретных маршрутов река – море в контексте Соглашения СМВП (таких, как: Дон – Азовское море – Днепр – Дунай; или река Гвадалквивир – прибрежный маршрут Е60 – река Дура – река Жиронда – река Луара – река Сена (Е80) и т.д.). Эти проекты могли бы содержать условия и требования в отношении как самих маршрутов река – море (оборудование их необходимыми средствами судовой обстановки, обязательное использование Речной информационной службы и т.д.), так и судов, которые могут эксплуатироваться на этих маршрутах».*

Ниже приводятся соображения украинской делегации по указанным выше вопросам.

1. Ссылаясь на План действий по реализации решений Европейской конференции по внутреннему водному транспорту, одобренный Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Регистр Украины считает целесообразным для дальнейшей работы по данному направлению высказать следующее.

2. Мы поддерживаем мысль, что требования Конвенции СОЛАС для судов ограниченного, в т.ч. река-море плавания, совершающих международные рейсы, могут быть обоснованно снижены. Следует отметить, что положениями Конвенции оговорено предоставление Администрацией изъятий для судов, защищенный характер и условия рейсов которых таковы, что делают нецелесообразным или излишним применение каких-либо требований некоторых глав Конвенции, и которые во время рейсов удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль. Этими положениями Администрация Украины пользуется в отношении судов ограниченного района плавания.

3. Также отмечаем наличие Протокола об условиях захода российских и украинских судов смешанного плавания в порты России и Украины на Азовском и Черном морях, которым оговаривается заход в порты указанных судов без конвенционных документов (без подтверждения соответствия судов требованиям международных конвенций (МК)) с соответствующими классификационными документами.

4. Кроме того отмечаем наличие практики эксплуатации судов смешанного плавания без конвенционных документов между портами Украины и Дунайскими портами.

5. Международная конвенция о грузовой марке также оговаривает возможность предоставления изъятий требований, в частности при наличии региональных соглашений между странами портов захода судов. Эти положения Украина и другие страны используют при установлении грузовой марки судов ограниченного района плавания (с информированием ИМО). По нашему мнению, для судов ограниченного плавания возможно выработать более легкие требования без снижения уровня безопасности эксплуатации указанных судов, например, требований по нагрузкам на закрытия грузовых люков. Выполненные анализы показывают значительно меньшие, по сравнению с требуемыми МК, нагрузки от воздействия моря на крышки люковых закрытий (без перевозки на крышках грузов).

6. Все сказанное говорит в пользу идеи о разработке особых технических требований к этого рода судам. Вместе с тем, реализация ее, по нашему мнению, может быть осуществлена после соответствующих межправительственных консультаций и потребует, вероятно, разработки дополнительных документов с участием ЕЭК ООН и Международной морской организации (ИМО).

7. Регистр Украины в настоящее время для классификации судов смешанного плавания использует Правила классификации и постройки судов смешанного плавания Российского Речного Регистра. Указанные Правила разработаны как дополнение к Правилам классификации и постройки судов внутреннего плавания. Они были дополнены бассейнами Украины и содержат дополнительные требования к судам внутреннего плавания соответствующих классов при эксплуатации их в прибрежных морских районах.

8. Дополнительно сообщаем, что в рамках ассоциации Органы технического надзора и классификации судов (ОТНК) в плане научно-исследовательских работ на 2002-2006 годы указана разработка темы «Правила классификации и постройки судов смешанного плавания». Правила предполагается разрабатывать как особые требования к указанным судам.

9. В настоящее время Регистр Украины заканчивает разработку «Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Дунайского бассейна) с планируемым сроком окончания в сентябре текущего года. Согласно «Концепции разработки Правил Регистра Украины» планируется дополнить эти Правила требованиями к судам смешанного плавания или, возможно, использовать вышеуказанные «Правила классификации и постройки судов смешанного плавания», разрабатываемые в рамках ассоциации ОТНК.

10. Учитывая вышесказанное, полагаем, что проработке технических вопросов должна предшествовать проработка вопросов развития перевозок река-море с принятием соответствующих решений, в т.ч. определяющих направления технических проработок.
