



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****Сорок девятая сессия**

Женева, 22–24 июня 2016 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил
безопасности на внутренних водных путях:****Европейские правила судоходства
по внутренним водным путям (ЕПСВВП)
(пересмотренная резолюция № 24)****Предложения по изменению Европейских правил
судоходства по внутренним водным путям****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии (23–26 февраля 2016 года).

2. В письме от 1 февраля 2016 года в адрес секретариата Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) передала информацию о резолюциях, изменяющих Полицейские правила плавания по Рейну (ПППР), в соответствии с теми, которые были опубликованы в ECE/TRANS/SC.3/2015/19 и неофициальном документе SC.3 № 2 (2015 год). В настоящем документе разъясняются причины принятия этих резолюций в изложении ЦКСР. Письмо ЦКСР и приложение

GE.16-05458 (R) 290416 290416

1605458Просьба отправить на вторичную переработку 

ния к нему воспроизводятся в документе № 21 без каких бы то ни было поправок или изменений.

II. Поправки, касающиеся судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) – Протокол 15

3. ЦКСР поддерживает принцип использования сниженного природного газа (СПГ) в качестве альтернативного топлива на внутреннем судоходстве. В своей концепции на период до 2018 года она предусматривает следующее: «Инновации в интересах использования альтернативных видов топлива и альтернативных видов энергии следует поощрять при условии обеспечения требований в области безопасности».

4. Цель этой поправки – четко и однозначно уточнить документы и свидетельства эксперта, которые должны быть на борту судов, использующих в качестве топлива СПГ. Характер и содержание руководства по эксплуатации и документации по технике безопасности указываются в поправке к Правилам освидетельствования судов на Рейне (ПОСР), которая вступит в силу 1 декабря 2016 года, а необходимый опыт использования СПГ определяется в поправке к Правилам для плавсостава на Рейне, который вступит в силу 1 июля 2016 года (Протокол 2015-I-7).

III. Поправки к положениям для беспрепятственного обзора – Протокол 16

5. В течение последних десяти лет на Рейне наблюдается устойчивое увеличение объема перевозок контейнеров, притом что суда, курсирующие между Страсбургом и Роттердамом, обычно перевозят контейнеры в четыре яруса. Верхний ярус контейнеров ограничивает беспрепятственный обзор с носовой части судна. Как следствие, зона ограничения беспрепятственного обзора зачастую простирается на расстояние, превышающее максимальное расстояние в 350 м, что создает риск возникновения опасных ситуаций. В то же время никаких четких руководящих принципов, которыми могли бы руководствоваться надзорные органы для постановки судна на прикол, нет. В некоторых случаях (проход под мостом или через шлюз) уже предусмотрены некоторые отступления, допускающие превышение зоны затрудненного обзора на расстояние более 350 метров. Таким образом, действующие требования необходимо уточнить и адаптировать к новым навигационным проблемам, не снижая при этом уровень безопасности навигации на Рейне. В частности, нужны четкие требования, регламентирующие условия, в которых зону затрудненного обзора можно было бы увеличить на расстояние, превышающее 350 метров. Такие требования могут предполагать наличие необходимого оборудования, как это уже предусмотрено в случае прохода через некоторые объекты инфраструктуры.

6. Цель этой поправки – разработать и включить ряд требований, которые будут допускать, в случае их соблюдения, превышение зоны затрудненного обзора впереди судна на расстояние более 350 метров. Это будет означать возможность перевозки грузов с более высокой загрузкой, особенно в случае контейнеров. Предельная протяженность зоны затрудненного обзора впереди судна во всех случаях будет составлять 500 метров. Поэтому данные требования будут применяться к зоне затрудненного обзора в пределах от 350 до 500 метров.

Они будут касаться радиолокационного и видеооборудования, установленного на носу судна. Кроме того, использование радиолокационной установки предполагает необходимость соответствующих знаний.

7. Эти изменения не окажут никакого негативного влияния на судоводителей. Они не налагают никаких дополнительных ограничений, поскольку в результате разрешения на увеличение протяженности зоны затрудненного обзора с 350 до 500 м, при условии соблюдения дополнительных требований, они дают и дополнительную возможность (которая остается факультативной). Вместе с тем они закладывают четкую правовую основу, которая способствует развитию, в частности контейнерных перевозок в четыре яруса. Поскольку длина этих судов зачастую превышает 110 м, они оснащаются радиолокационной установкой в соответствии с пунктом 1 b) статьи 22-бис 05 Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР). Таким образом, дополнительные расходы в основном ограничены установкой видеооборудования и оцениваются на уровне 10 000 евро. В случае судов, не оснащенных радиолокационным или видеооборудованием, эти расходы могут составить, по оценкам, 30 000 евро.

IV. Стандарт на контрольный перечень вопросов по заправке судна сжиженным природным газом¹

8. Этот стандарт включает:

- Контрольный перечень вопросов по заправке СПГ (автоцистерна – судно) состоит из четырех частей (A, B, C, D). Заполнение части A необязательно, но рекомендуется, а заполнение частей B, C и D – обязательно;
- Руководящие указания по оказанию помощи пользователю в заполнении данного контрольного перечня.

9. Нынешнее издание этого стандарта доступно на веб-сайте ЦКСР (www.ccr-zkr.org). Этот стандарт применяется к заправке СПГ. К заправке СПГ в качестве груза он не применяется.

V. Дополнительные замечания секретариата

10. На этапе до учреждения Группы экспертов по ЕПСВВП в качестве основы для предложений по поправкам к ЕПСВВП можно было бы использовать, если Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях сочтет это необходимым, резолюции ЦКСР, упомянутые в главах II–IV.

11. Возможные поправки могли бы касаться следующих вопросов:

- суда, использующие в качестве топлива СПГ (глава II): возможно, в связи, в частности, со статьями 1.01, 1.10, 6.28 и 7.08 и главой 2 ЕПСВВП;
- включение в приложение к ЕПСВВП контрольного перечня вопросов по заправке СПГ (глава IV);

¹ Имеется на английском и французском языках в качестве информационного документа SC.3/WP.3 № 21 (2016).

- передний обзор судов (глава III): возможно, в связи со статьей 1.07 ЕПСВВП.

12. Рабочая группа может, при желании, просить Группу экспертов по ЕПСВВП рассмотреть и подготовить такие поправки.
