



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/9
28 July 2004

Original: RUSSIAN

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года,
пункт 3 повестки дня)

ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Представлено правительствами Беларуси, Молдовы, Соединенного Королевства,
Украины и Швейцарии, а также Дунайской комиссией

Рабочая группа на своей сорок седьмой сессии просила правительства сообщать о предпринимаемых ими мерах в области обеспечения безопасности и охраны судов и портов внутреннего судоходства (TRANS/SC/3/161, пункт 11).

Ниже приводятся сообщения на эту тему, полученные от ряда делегаций. Деятельность международных организаций освещена в документах TRANS/SC.3/2003/12 и TRANS/2004/15).

БЕЛАРУСЬ

1. Для целей повышения мер безопасности на борту судов и в портах в Республике Беларусь разработаны и введены в действие Правила безопасности труда на судах речного флота, Правила безопасности труда на погрузочно-разгрузочных работах в портах и Приложение о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов.

МОЛДОВА

2. В целях повышения уровня безопасности судоходства при эксплуатации судов внутреннего плавания и береговых портовых сооружений Министерством транспорта и связи Республики Молдова в 2003 году издан Приказ о проведении ежегодной комиссионной проверки экономических агентов на их готовность к работе в навигационный период. При этом государственному предприятию «Национальная служба безопасности судоходства» поручено контролировать выполнение предписаний.

3. Планируется также в оперативном порядке принять к исполнению требования Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС) Международной морской организации (ИМО).

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

4. Соединенное Королевство намерено своевременно, до 1 июля 2007 г., принять надлежащие меры в отношении внутренних водных путей и портов в соответствии с Правилем ЕС 725/2004, основанном на положениях Кодекса ОСПС. Вопрос о том, как далеко вглубь внутренних водных путей будут применяться положения Кодекса, будет решаться на основе оценки возможных рисков. С учетом сказанного выше Соединенное Королевство выступает против разработки Рабочей группой отдельных предложений по безопасности.

УКРАИНА

5. Компетентные власти Украины придают большое значение обеспечению безопасности на внутреннем водном транспорте – на борту судов, на водных путях, в портах. Это находит конкретное отражение в нормативно-правовых актах, правилах, технических условиях и т.д., которые вводятся в сфере национального внутреннего водного транспорта. Вместе с тем, поддерживая идею выработки на международном уровне единых требований в отношении безопасности на внутреннем водном транспорте, Министерство транспорта Украины считает, что и во внутреннем судоходстве целесообразно разработать документ, аналогичный Международному кодексу по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС ИМО), основные положения которого приведены в записке секретариата ЕЭК ООН (TRANS/SC.3/2003/12).

6. В отличие от Кодекса ОСПС ИМО, определяющего совокупность мер, связанных с охраной судов и портовых средств на море, во внутреннем судоходстве в сферу действия аналогичного нормативного акта должна быть дополнительно включена сеть внутренних водных путей.

7. Отдельные вопросы безопасности на борту судов изложены в предложениях Украины, представленных для рассмотрения двадцать восьмой сессией Рабочей группы SC.3/WP.3 и фигурирующие в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/20. В 2002 г. при Департаменте морского и речного транспорта Министерства транспорта Украины была создана Рабочая группа, в задачу которой входит разработка вопросов, связанных с повышением безопасности флота на внутренних водных путях страны.

8. Вне зависимости от нормативного регулирования вопросов безопасности на национальном уровне или разработки единого международного документа, аналогичного Кодексу ОСПС ИМО, в уже существующие документы ЕЭК ООН в сфере внутреннего судоходства также могут быть внесены поправки, касающиеся данной проблемы.

Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)

9. Предлагается внести в Соглашение следующие поправки.

10. Преамбулу дополнить предпоследним абзацем следующего содержания:

«ПРИЗНАВАЯ необходимость защиты инфраструктуры внутренних водных путей от преднамеренного внешнего воздействия, которое может нанести ущерб судоходству»;

11. Ввести новую статью 3 **«Защита сети от внешнего воздействия»** следующего содержания:

«Сеть внутренних водных путей международного значения, о которой говорится в статье 1, должна быть надежно защищена от преднамеренного внешнего воздействия, которое может нанести ущерб судоходству, техническими средствами, требования к которым изложены в Приложении IV к настоящему Соглашению».

12. С введением новой статьи 3 соответственно изменяется нумерация последующих статей соглашения.

13. Дополнить Соглашение СМВП новым приложением IV **«Защита сети от внешнего воздействия».**

14. В данном приложении должны быть отражены общие требования к техническим средствам защиты инфраструктуры внутренних водных путей (непосредственно водный путь, знаки навигационной путевой обстановки; гидротехнические сооружения – шлюзы, мосты и другие сооружения вдоль водного пути; портовые комплексы и др.) от преднамеренного внешнего воздействия, которое может нанести ущерб судоходству.

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)

15. В ЕПСВВП вопросы безопасности в общем виде отражены в статье 1.04 «Общая обязанность проявлять бдительность». Можно согласиться со смыслом предложения Словакии в отношении изменения текста п.д) данной статьи (см. TRANS/SC.3/WP.3/2004/20, пункт 7), однако представляется более логичной следующая улучшенная редакция статьи 1.04:

«Статья 1.04 - Общая обязанность проявлять бдительность

1. Даже при отсутствии специальных предписаний в настоящих Правилах судоводители должны принимать все меры предосторожности, диктуемые общей обязанностью проявлять бдительность и установившейся практикой плавания, с целью предотвращения, в частности:

- a) опасности для человеческой жизни;
- b) **нанесения ущерба членам экипажа и другим лицам, находящимся на борту судна или на ошвартованных к нему других судах;**
- c) повреждения судов или соединений плавучего материала, портовых или иных сооружений и установок, находящихся на судоходном пути или в непосредственной близости от него;
- d) создания препятствий для судоходства;
- e) ~~по возможности,~~ нанесения ущерба окружающей среде.

2. Приведенные выше положения применимы также к лицам, которым поручена охрана плавучих установок.».

ШВЕЙЦАРИЯ

16. Будучи членом Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Швейцария участвует в работах, проводимых ЦКСР в области безопасности. В рамках ЦКСР была создана специальная Группа экспертов по вопросам безопасности. Группа в частности следит за тем, чтобы положения, разрабатываемые в рамках других международных организаций, имеющих компетенцию в данном вопросе, были затем переработаны применительно к рейнскому судоходству.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

17. Имея в виду важность вопроса обеспечения безопасности на борту судов, в План работы Дунайской Комиссии на 2004/2005 гг. включен пункт 14, в котором предусмотрено "собрать до 1 октября 2004 г. мнения и предложения компетентных органов стран-членов Дунайской Комиссии по вопросам обеспечения безопасности судоходства на реке Дунай с учетом работы, проводимой в рамках ЕЭК ООН и в других международных организациях, занимающихся этими вопросами. Проанализировать полученные предложения по данной тематике и представить их на заседание Рабочей группы по техническим вопросам (29-ноября-3 декабря 2004г.)".
