



Совершенствование ЕПСВВП продолжается

ТЕМА: РАЗЛИЧИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ; МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ИХ ГАРМОНИЗАЦИЮ

АВТОР: Виктор ВОРОНЦОВ, главный эксперт Российского Речного Регистра, академик РАТ

ФОТО: Из архива редакции

В № 6 журнала «Речной транспорт(XXI) век» за 2008 год (стр. 60-62) опубликован интересный материал с выдержками из большой работы, предпринятой рабочей группой Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) в части проведения сравнительного анализа всех статей Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), Основных положений о плавании по Дунаю (ОПД), Полицейских

правил плавания по Рейну (ПППР) и Правил плавания по реке Сава. Полное содержание сравнительного анализа приводится в документе ЕЭК ООН ECE/TRANS/SC.3/2008/6.

Стоит отметить, что ЕПСВВП (последняя редакция выпущена Секретариатом ЕЭК ООН в 2007 году – ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3) являются совокупностью обще-европейских норм, обеспечивающих безопасность плавания по внутренним водным путям (ВВП). Именно

на их базе разрабатывались правила для других бассейнов. Эксперты России (в их числе и автор настоящей статьи) длительное время участвуют в работе рабочей группы ЕЭК ООН по унификации технических предписаний и правил безопасности на ВВП (SC.3/WP.3), которая и занимается анализом с целью сближения положений разных правил. Уже тот факт, что в проводимом анализе не отражены Правила плавания по внутренним водным путям (ППВВП) Российской Федерации, говорит о многом. Хотя опыт ЕПСВВП и был учтен при очередном переиздании ППВВП, однако до сих пор имеются и серьезные отличия в редакции ППВВП и ЕПСВВП, которые пока не удалось устранить, а главное – не намечается и путей устранения их в будущем. Вероятно, именно поэтому и не приводятся положения российских правил в сравнительном анализе.

Существующие отличия документов не столько связаны с особенностями российских ВВП, сколько имеют исторические корни, вытекающие из их длительной изоляции от европейских водных путей международного значения. Попытка изменить ситуацию была принята рабочей группой SC.3 в 2000 году, когда специальной Резолюцией № 47 были приняты дополнения к ЕПСВВП – «Специфические требования национальных правил Белоруссии, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины, отличающиеся на данный момент от соответствующих положений ЕПСВВП», где приводится редакция некоторых специфических требований российских правил. Этот документ, разумеется, не охватывает всех различий и касается в основном сигнализации судов на ходу и на стоянке, а также некоторых статей, регулирующих правила плавания, правила расхождения судов и др. Даже беглого взгляда на эти расхождения достаточно, чтобы сделать вывод, что они не являются принципиальными и носят в основном субъективный, часто исторический характер. В большинстве своем эти отличия не удалось согласовать из-за того, что изменение требований по ряду статей ППВВП связано с определенными финансовыми затратами.

Менее серьезные отличия до сих пор существуют между ЕПСВВП и ПППР, ОППД. Такое положение всегда беспокоило рабочую группу SC.3, Секретариат ЕЭК ООН и некоторые страны – члены ЕЭК ООН. В качестве пути решения вопроса о создании действительно европейских правил на 50-й сессии рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (в октябре 2006 года) было распространено предложение Австрии придать ЕПСВВП статус международного соглашения, но полной поддержки оно не получило. Тогда по инициативе Австрии была создана неофициальная рабочая группа (НРГ) по ЕПСВВП, в состав которой вошли представители Австрии, Нидерландов, Дунайской комиссии, Международной комиссии по бассейну реки Сава и Секретариата ЕЭК ООН. Группой ставилась задача подготовки предложений по поправкам к ЕПСВВП, ПППР, ОППД и Правилам плавания по реке Сава (на основе подготовленного Австрией анализа различий между этими четырьмя документами с целью их максимального сближения).

Подготовленный Австрией анализ различий (ECE/TRANS/SC.3/2008/6) был представлен рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности ЕЭК ООН (SC.3/WP.3) и стал основой для работы НРГ. Она, в свою очередь, активно включилась в процесс, и уже на 33-й сессии рабочей группы SC.3/WP.3 (в июне 2008 года) представила предварительные результаты своей работы по главам 1-3. В феврале 2009 года на 34-й сессии рабочей группы SC.3/WP.3 уже были рассмотрены предложения НРГ практически по всем главам ЕПСВВП и общие поправки к Европейским правилам по структуре будущего документа. Рабочая группа практически рассмотрела все поправки к главам ЕПСВВП и приложениям. Уточненный полный текст поправок НРГ будет представлен на следующую сессию рабочей группы SC.3/WP.3 в июне 2009 года.

Рассмотрим общие поправки и некоторые изменения в структуре ЕПСВВП.

Рабочая группа поддержала предложение о включении Приложения 4 «Судовые огни и цвет судовых сигнальных огней» и Приложения 5 «Сила света и дальность видимости судовых сигнальных огней» в приложение к Резолюции № 61 и исключения их из текста правил как носящих технический характер.

Вводится новая глава 9 «Региональные и национальные особые предписания» и ежегодный документ о статусе ЕПСВВП.

В новую главу 9 включаются большинство сносок действующего текста ЕПСВВП, которых сегодня насчитывается около 80 и которые содержат в основном дополнительные пояснения по соответствующим статьям или резервируют право компетентных органов на отступление от соответствующего положения.

В тех случаях, когда считается важным сохранить за национальными или региональными органами право на принятие иного решения, чем указано в Правилах, такая возможность будет обеспечена посредством специального положения в отдельной главе по региональным и национальным особым предписаниям, в которой будут перечислены все статьи, в отношении которых разрешены отступления. Предполагается, что такая глава будет включена после последней главы по вопросам, касающимся чисто судоходства (глава 8), и будет обозначена как новая глава 9. В связи с этим планируется, что нынешняя гла-



ва 9 «Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов» станет главой 10.

Содержание дополнения к ЕПСВВП «Специфические требования национальных правил Белоруссии, Казахстана, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины, отличающиеся на данный момент от соответствующих положений ЕПСВВП», будут также включены в новую главу 9.

Необходимо отметить, что указанное выше дополнение было включено в ЕПСВВП достаточно давно и в связи с этим сильно устарело. Так, например, определение термина «маломерное судно» в дополнении гласит: «Термин «маломерное судно» означает любое судно, длина корпуса которого составляет до 7 м, включая гребные шлюпки любой длины».

В действующих же ППВВП РФ эта статья имеет следующую редакцию: «Маломерное судно – самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 л. с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также иное несамходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов) (примечание ст. 11.7 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (КАОП) (собрание законодательства Российской Федерации 2002 года, часть , № 1, ст. 1).

По своей структуре это дополнение выполнено таким образом, что в нем приводится нумерация и названия статей ЕПСВВП, а их текст скорректирован с учетом требований ППВВП. Уточнения в редакции касается статей: 3.08, 3.10, 3.14, 3.16, 5.01, 5.02, 6.02, 6.04, 6.05, 6.22 бис, 6.24-6.28 бис, 6.30, 6.32, Приложений 4 и 5 ЕПСВВП.

Вот как, например, выглядит раздел F «Ограниченная видимость – плавание при помощи радиолокатора» в оригинальном тексте ЕПСВВП:

Статья 6.30. Общие правила плавания в условиях ограниченной видимости; плавание при помощи радиолокатора.

1. В условиях ограниченной видимости и без ущерба для положений статьи 6.32 разрешается плавание только для судов, которые оснащены радиолокационной установкой и оборудованием EGDIS в соответствии со статьей 4.05. Они должны пользоваться этой радиолокационной установкой.

2. При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны двигаться с безопасной скоростью с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Радиотелефонные установки должны быть включены в режим прослушивания на канале, отведенном для связи между судами. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасного судоходства.

3. При остановке в условиях ограниченной видимости суда должны по мере возможности освободить фарватер.

4. Суда, следующие своим курсом, должны при встречном плавании держаться правой стороны в такой мере, чтобы расхождение могло произойти левыми бортами. Положения пунктов 3, 4 и 5 статьи 6.04 (категория I) и

статьи 6.05 в условиях ограниченной видимости не применяются. Однако компетентные органы могут также разрешить расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном внутреннем водном пути.

Эта же статья в дополнении к ЕПСВВП выглядит следующим образом:

Статья 6.30. Общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости.

1. Положения настоящей статьи распространяются на все суда и составы, за исключением маломерных и парусных, при плавании по внутренним судоходным путям с латеральной системой навигационного оборудования при визуальной видимости менее 1 км и на участках судоходных путей с неосвещаемой в темное время суток обстановкой.

2. Движение судов в условиях видимости, ограниченной менее чем 1 км, допускается только в том случае, если на борту используется следующее оборудование:

а) радиолокационная установка и прибор, указывающие скорость поворота (циркуляции) судна и находящиеся в исправном состоянии;

б) радиотелефонная установка, позволяющая осуществлять радиотелефонную связь между судами, а также между судами и берегом, и находящаяся в исправном состоянии;

в) устройство для подачи звуковых сигналов.

3. При видимости ограниченной менее чем 1 км запрещается движение пассажирских судов и судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60 °С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками на всех внутренних водных путях (кроме водных путей разряда «М»).

4. В условиях видимости, ограниченной менее чем 1 км, плавание судов, кроме указанных в пункте 3 настоящей статьи, в зависимости от габаритов хода разрешается:

а) при ширине судового хода менее 100 м – одиночным судам, толкаемым составам с одним несамходным судном только вверх;

б) при ширине судового хода 100 м и более, но не менее 200 м – одиночным судам в обоих направлениях, а толкаемым составам только вверх;

в) при ширине судового хода 200 м и более – судам и составам в обоих направлениях (плотовым составам в этих условиях движение разрешается только по озерам и водохранилищам);

д) на каналах, независимо от ширины судового хода, одиночным судам и толкаемым составам в обоих направлениях.

5. При ограниченной видимости запрещается расхождение и обгон судов (составов) на участках, где судовой ход имеет ширину менее 200 м, если визуальная видимость составляет менее трех длин судна (состава).

6. На судне наряду с визуальным и слуховым должно вестись непрерывное квалифицированное радиолокационное наблюдение.

При плавании с использованием радиолокационной установки в рулевой рубке должны постоянно находиться два судоводителя, один из которых капитан или штурман, имеющий диплом капитана, и рулевой.

7. При ведении переговоров по радиотелефонной связи необходимо точно установить, что разговор ведется с судном, с которым необходимо согласовать взаимные действия, с указанием местоположения относительно приметных ориентиров.

8. При движении и стоянке судна в условиях ограниченной видимости должны подаваться сигналы: