

Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова,
Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

Модуль 7 Национальные / международные перевозки по внутренним водным путям



Финансирование настоящего
проекта осуществляется
Европейским Союзом



Реализация проекта осуществляется
институтом исследований и
обучения на транспорте NEA и его
партнерами STC, TRADEMCO и
Wagner & Herbst Management
Consultants

Содержание

	<u>Страница</u>
7.1	Законодательные требования к транспорту по внутренним водным путям2
7.1.1	Соглашения между заинтересованными странами2
7.1.2	Правовые рамки7
7.1.3	Условия перевозки.....10
7.1.4	Условия транспорта опасных грузов (ADN)17
7.2	География внутренних водных путей24
7.2.1	Сеть водных путей, пригодных для навигации ..24
7.2.2	Важнейшие речные порты29
7.2.3	Неглавные реки и каналы31
7.2.4	Шлюзы и другие препятствия для речного судоходства34
7.3	Типы барж, используемых при перевозках по внутренним водным путям37
7.4	Транспортные накладные и сопроводительные документы44
7.4.5	Чартер (партия).....45
7.4.6	Коносамент.....46
7.4.7	Транспортная накладная47
7.5	Определение грузовых тарифов при перевозках по внутренним водным путям48
7.5.1	Соглашения / конвенции по грузовым тарифам.48
7.5.2	Как определяется плата за перевозку грузов53

7.1 Законодательные требования к транспорту по внутренним водным путям

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о международных конвенциях, предписаниях и условиях, регулирующих транспорт внутренних водных путей в Европе.

Вопросы

1. *Что предусматривается какой международной конвенцией?*
(МС = Мангеймская конвенция)

Свобода судоходства на Рейне	МС
Одинаковое отношение к перевозчикам	МС
Большое единообразие законов	МС
Технические вопросы, а именно в отношении оборудования кораблей	CCNR
Водные пути и находящиеся на них искусственные сооружения	CCNR
Социальные вопросы в отношении экипажей и условий труда	CCNR
Ответственность в речном судоходстве	CMNI
Исковое заявление в речном судоходстве	CMNI

7.1.1 Соглашения между заинтересованными странами

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о Мангеймской конвенции и организации, регулирующей речное судоходство на реке Рейн, предписания, а так же директивы на уровне Европейского союза.

Рейн и другие отрасли речного судоходства регулируются международным частным правом, национальным частным правом, международным общественным правом и национальным общественным правом.

- Общественное право - право, регулирующее правовые отношения правительств между собой и между правительством и (юридическими) лицами.
- Частное право - право, регулирующее правовые отношения между (юридическими) лицами.
- Разница между национальным и международным правом определяется границами стран.

Общественное право регулирует правовые отношения среди прочего, между правительством и (юридическими) лицами. Двумя важнейшими постановлениями международного общественного права в отношении речного судоходства в Европе являются:

- Мангеймская конвенция;
- Директивы и предписания Европейского союза.

Мангеймская конвенция - река Рейн

По причине того, что Рейн имеет большое экономическое значение, он всегда был в поле внимания политиков. Мангеймская конвенция была подписана в 1868 году Швейцарией, Бельгией, Люксембургом, Францией, Германией, Нидерландами и Соединённым Королевством. Мангеймская конвенция, по сути, является договором. Её официальное название «Пересмотренный акт о навигации на Рейне от 17 октября 1868 года».

В Мангеймской конвенции определяется, что Рейном могут свободно пользоваться резиденты стран, подписавших конвенцию и резиденты стран - членов ЕС. Это означает, что морских или экономических препятствий речному судоходству не будет, за исключением ситуации, если потребуется обеспечение безопасного судоходства. Принцип, стоящий за договором, поэтому - свобода. Места для мероприятий, защищающих отдельные рынки нет. Поэтому, торговля и транспорт по и вдоль реки Рейн смогли развиваться в условиях полнейшей свободы.

Задачи Мангеймской конвенции

Мангеймская конвенция направлена на достижение следующих целей:

- Свобода судоходства на Рейне и его притоках от Базеля до открытого моря;
- Ограничения этого правила могут быть приведены в действие только в интересах безопасности;
- Отсутствие сборов за судоходство;
- Одинаковое отношение - перевозчики из всех стран, подписавших конвенцию, имеют одинаковые права на Рейне;
- Большое единообразие между законодательствами.

Центральная комиссия по навигации на Рейне

Центральная комиссия по навигации на Рейне (CCNR) была учреждена в соответствии со статьёй 43 Мангеймской конвенции. CCNR заседает в Страсбурге и состоит из представителей стран, подписавших конвенцию. Представители происходят из делового сообщества и правительства и называются Комиссарами по навигации на Рейне.

CCNR ставит задачу защитить свободу судоходства на Рейне. Они составляют правила, с целью гарантировать безопасность на Рейне. Предписания, определённые CCNR относятся к

- Техническим вопросам, а именно в отношении оборудования кораблей;
- Вопросам, относящимся непосредственно к водным путям и находящимся на них искусственным сооружениям;
- Техническим вопросам судоходства и транспорта в предписаниях по судоходству;
- Социальным вопросам, относящимся к экипажам, времени плавания, времени отдыха и условиям труда.

CCNR принимает решения в отношении предписаний, применяющихся для Рейна. Если решение CCNR принимается единогласно, решение является обязательным для государств, подписавших Мангеймскую конвенцию. Государства, подписавшие конвенцию должны включить решение CCNR в их национальные законодательства. Если же решение CCNR принимается большинством голосов, оно считается рекомендацией. В таких случаях, государства, подписавшие конвенцию, не обязаны включать решение в их национальные законодательства.

Договор об отходах судоходства

CCNR также занимается вопросами охраны окружающей среды, относящимися к судоходству. С этой целью CCNR учредила Конвенцию по сбору, сохранению и устранению отходов, полученных при навигации на Рейне и других внутренних водных путях в 1996 году.

Для краткости, конвенцию называют «Договор об отходах судоходства».

Этот договор должен быть включён в национальные законодательства государств - членов Мангеймской конвенции. Существуют три части договора, которые относятся к:

- Запрету на сбрасывание отходов судоходства (трюмная вода и протирочный материал, также известных как отходы машинного зала или отходы, относящиеся к кораблю);
- Запрету на сбрасывание остаточного груза;
- Запрету на сбрасывание бытовых отходов.

Экспедитор и остаточный груз

Экспедитор обычно является тем, кто сталкивается с проблемой остаточного груза. Более подробное описание следует.

При загрузке или выгрузке, отвечающий за место загрузки или выгрузки, должен обеспечить, чтобы возможный остаточный перевалочный груз был добавлен к грузу. После выгрузки груза, обычно применяется принцип *«чистый корабль принят, чистый корабль возвращён»*. В любом случае, корабль должен быть доставлен в идеально чистом состоянии при помощи добавления остаточного груза к грузу. Судовые агенты, получатели груза или транспортные агентства отвечают за остаточный груз, а не капитаны. Стоимость очистки трюмов оплачивается получателем. Будучи владельцем, это, в конце концов, в его интересах, чтобы к грузу можно было добавить как можно больше остаточного груза.

С целью предотвращения ненужной чистки и отсюда ненужного скопления отходов, очистка не нужна, если транспортируется однородный груз, то есть транспортируется один тип груза.

Директивы и предписания Европейского союза

После Второй мировой войны Европа была бедной и должна была в значительной мере восстанавливаться. Эта экономическая ситуация обусловила то, что различные европейские страны работали вместе. Всё больше и больше стран присоединяются к Европейскому союзу.

После учреждения ЕЭК, в Римском договоре, основе теперешнего ЕС, целая глава была посвящена транспортному сектору. Был представлен ряд общих правил. У пользующихся лиц, например, есть свобода выбирать вид транспорта. Ко всем общественным и частным видам транспорта и транспортным предприятиям должно быть одинаковое отношение, а предприятия должны быть независимы финансово и с коммерческой точки зрения. Ряд дополнительных мер был принят Европейским советом во многих областях. Это относится также и к речному судоходству.

Первостепенными мерами ЕК, которые уже осуществлены в области речного судоходства, являются:

- Директива, относящаяся к доступу к профессии владельцев барж. В этой директиве обуславливаются требования, которых должны придерживаться владельцы барж в области речного судоходства.
- Предписание в отношении структурной реорганизации речного судоходства. С 1989 года это предписание дало речному судоходству инструмент влияния на поставку кораблей на рынок. В прошлом, корабли сдавались в лом в рамках *мероприятия по сдаче в лом* и стремление инвестировать останавливалось так называемой мерой «старый прежде нового».
- Предписание, предполагающее условия, по которым владельцы барж могут получить доступ на рынок транспортирования грузов и пассажиров по внутренним водным путям в государстве - члене, резидентом которого они не являются, называется **каботаж**.
- Ограничений по каботажу в пределах Европейского союза не существует. Это означает, что корабли из государства - члена могут свободно принимать участие в транспорте по внутренним водным путям в другом государстве - члене ЕС, по условиям, которые применяются в этом государстве - члене.
- Директива относительно отмены систем ротации. Эта директива отменила все системы распределения грузов в Европейском союзе по состоянию на 1 января 2000 года.

Тестовые вопросы:

1. *Укажите, пожалуйста, является ли следующее правильным или неправильным?*
 - a. Мангеймская конвенция нацелена на создание атмосферы свободного судоходства на реке Рейн. По своей природе Конвенция принадлежит к международному частному праву. (П)
 - b. CCNR - управляющий орган по вопросам речного судоходства на Рейне. (П)
 - c. Единогласное решение CCNR является обязательным для государств, подписавших Мангеймскую конвенцию, а именно Швейцарии, Бельгии, Люксембурга, Франции, Германии, Нидерландов, и Соединённого Королевства. Решение на основе большинства голосов в CCNR имеет такой же эффект. (Н)
 - d. Не смотря на существование CCNR, ЕС все ещё составляет ряд директив и предписаний в отношении речного судоходства в рамках Европейского союза. (П)

7.1.2 Правовые рамки

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о законах и предписаниях на международном и национальном уровнях, и понимать разницу области их применения, связанной с этими законами и предписаниями.

Законодательная система в Европейском союзе

ЕС обладает законотворческими полномочиями. Эти законы могут принимать форму предписаний, директив, указов или рекомендаций / мнений.

Предписания ЕС имеют приоритетность по отношению к национальным законам государств - членов. Предписание не должно становиться частью национального законодательства, чтобы иметь обязательную силу. Если предписание и национальный закон противоречат друг другу, то предписание имеет превосходство.

После того, как утверждена директива ЕС, государства - члены обязаны включить директиву в их национальное законодательство. Примером может служить директива, определяющая, что все владельцы барж,

предназначенных для речного судоходства должны соответствовать соответствующим требованиям, относящимся к профессиональной компетентности.

Указ - это решение, применяемое в отдельно взятом случае. Указ является обязательным именно для этого случая.

Рекомендации или мнения не обязательны для исполнения. Они только отражают точку зрения.

CCNR - Отношения с Европейским союзом

До учреждения Европейского союза (ЕС), CCNR могла принимать решения независимо. Но со времени учреждения ЕС, координация стала чрезвычайно важной. Это так потому, что государства, подписавшие Мангеймскую конвенцию, почти все являются государствами - членами ЕС. Швейцария - единственное государство, подписавшее конвенцию, не являющееся членом ЕС.

Поэтому представитель Европейской комиссии всегда присутствует на дискуссиях CCNR. То же самое, любое предписание или директива ЕС, относящаяся к судоходству по Рейну, должна обсуждаться CCNR. До вступления директивы или предписания совета или комиссии в отношении дельты реки Рейн в силу, CCNR должна достичь соответствующего соглашения.

Важнейшей разницей между процессами принятия решений в CCNR и ЕС является тот факт, что государства, подписавшие конвенцию, обязаны выполнять только решения CCNR, принятые единогласно. Решения ЕС принимаются на основании квалифицированного большинства.

Национальное право

Национальные предписания общественного права должны по возможности соответствовать структуре CCNR. Это означает, что владельцы барж на Рейне и речное судоходство должны придерживаться практически идентичных требований к экипажу, часов отдыха и плавания, в независимости от того, осуществляют они перевозку в пределах страны или на международном уровне.

Важнейшие вопросы, регулируемые национальным общественным правом, могут быть такими:

- Часы плавания и время отдыха;
- Количество членов экипажа;
- Допуск барж к перевозкам по национальным внутренним водным путям;
- Допуск к профессии (в исполнение европейской директивы).

“Часы плавания и время отдыха”

Существует три возможных рабочих графика для кораблей, а именно:

Плавания А1

В рамках этого рабочего графика, время плавания корабля может равняться 14 часам в течение 24 часов, с максимумом в 16 часов при определённых условиях (тахограф).

Плавания А2

При этом рабочем графике, время плавания корабля может равняться максимуму в 18 часов в течение 24 часов.

Плавания В

При этом рабочем графике, время плавания корабля может равняться более чем 18 часам в течение 24 часов (без остановок).

Тестовые вопросы:

1. Верно или неверно?

Законы в ЕС могут принять форму предписаний, директив и указов. Кроме этого, существуют также рекомендации и мнения, исходящие от ЕС и национальные законы в каждой отдельной стране. Определите, правильны ли ниже перечисленные утверждения.

- a. Предписания ЕС приоритетны по отношению к национальным законам. (Верно)
- b. Директивы ЕС также имеют приоритет по отношению к национальным законам. (Неверно)
- c. Указы ЕС обязательны для исполнения только в определённых случаях, на основании которых принимается указ. (Верно)
- d. Рекомендации и мнения, принятые ЕС необязательны для стран - членов. (Верно)

2. В вопросах отношений между CCNR, ЕС и странами - членами, а также в вопросах предписаний, принимаемых каждым из вышеперечисленных, какое из следующих описаний является неправильным?

- a. Представитель Европейской комиссии всегда присутствует на обсуждениях в CCNR. Любые предписания или директивы ЕС в отношении судоходства по Рейну, также должны обсуждаться CCNR
- b. CCNR должна прийти к соглашению перед тем, как директива или предписание ЕС в отношении реки Рейн может вступить в силу
- c. Предлагается, чтобы национальные законы соответствовали структуре CCNR
- d. Национальные законы должны соответствовать структуре CCNR, потому что решения CCNR всегда обязательны для исполнения, несмотря на тот факт, что это решение принято большинством голосов
(d)

7.1.3 Условия перевозки

Цели обучения:

Слушатель должен знать о различных условиях перевозки, обусловленных в различных законодательных актах, включая основную конвенцию, национальные законы и отдельные контракты.

Надлежащие грузовые условия

Грузовые условия устанавливают обязательства для отправителя, перевозчика и получателя. Эти обязательства влекут за собой следующее:

- Отправитель отвечает за погрузку груза, который должен быть перевезён на борту судна;
- Перевозчик должен предоставить судно для загрузки и разгрузки;
- Получатель отвечает за выгрузку грузов с корабля.

При ведении переговоров относительно плавания, очень важно договориться о надлежащих условиях.

В этом отношении ссылаются на два международных мероприятия, а именно:

- Конвенцию CMNI
- Условия судоходства и транспорта

Конвенция CMNI (1999 год)

Полное название этой конвенции такое «Конвенция относительно контракта на перевозку грузов по внутренним водным путям». Сокращённая форма «Конвенция CMNI» используется для упрощения. Целью этой конвенции является разработка единого гражданского законодательства по речному судоходству. Это, кроме всего прочего, означает, что единая система ответственности будет применяться во всех странах, где практикуется речное судоходство. Основные характеристики такого режима ответственности перечислены ниже:

- Период применения: от передачи груза до доставки
- Контракт на перевозку: По требованию необходима транспортная накладная
- Основание для ответственности: Ответственность за потерю, причинённый ущерб и задержку
- Задержка в доставке: Срок доставки согласно договорённости
- Ответственность за прямую или косвенную потерю: Стоимость оценочного ущерба
- Ограничение ответственности: 8.33 СПЗ/кг; Задержка 3х стоимость фрахта
- Исковое заявление: Очевидная потеря, ущерб - самое позднее при доставке
Не очевидная потеря: 7 дней после доставки
Задержка: 21 день после доставки

Судоходные и транспортные условия

Судоходные и транспортные условия (STC) - это общие условия, применяющиеся в сфере международного транспорта. Эти условия используются уже несколько десятилетий и являются очень благоприятными по отношению к перевозчикам. Исключается практически всяческая ответственность.

Общие условия

При заключении соглашений, в них часто ссылаются на общие условия. Таким образом, сторонам, заключившим соглашение нет необходимости переформулировать общие или стандартные условия снова и снова. Если вы сталкиваетесь с общими условиями противной стороны контракта, необходимо учитывать, что эти условия носят односторонний характер и обычно ставят в невыгодное положение другую сторону.

Важнейшими общими условиями в речном судоходстве служат вышеупомянутые (Судоходные и транспортные условия). Следующие дополнительные условия используются в отдельных сегментах рынка:

- Общие судоходные условия для паромов и барж в системах ротации
- Общие условия буксировки методом толкания от 1998 года в области буксировки методом толкания и
- Общие условия буксировки в области предоставления услуг буксирования.

Чартер - партия: Время загрузки, выгрузки и простоя

В оговорённую плату за перевозку грузов в соответствии с рейсовыми чартерами включено определённое время на загрузку и выгрузку.

Национальное законодательство может обуславливать время на загрузку, выгрузку и простой, в дополнение к упомянутым международным предписаниям, напр. в отношении:

- Количества дней, необходимых на загрузку и выгрузку;
- Расчёта вознаграждения за загрузку и выгрузку;
- Количества дней, имеющих для простоя;
- Вознаграждения за простой;

- Продолжительности часов работы и времени начала и конца часов работы;
- Компенсации за учёт ночей и/или суббот, воскресений и официальных нерабочих дней;
- Метода, используемого для определения веса грузов, которые транспортировались или будут транспортироваться;
- Способа, благодаря которому необходимо уведомлять о том, что корабль готов к загрузке или разгрузке.

Эти положения не считаются законом, имеющим обязательную силу. Это означает, что возможны отклонения от этих положений. Перевозчик и отправитель могут договориться на любых условиях о времени загрузки, времени разгрузки, простоя, распоряжений относительно воскресенья и т.д.

Если стороны не принимают определённых мер в отношении этих вопросов, применяются соответствующие правовые условия.

Если загрузка или выгрузка имеет место в определённой стране, вступают в силу положения о загрузке или выгрузке этой страны. Некоторые примеры:

Нидерланды: Грузовые условия 1991 года, Указ по времени загрузки, выгрузки и простоя

Бельгия: Указ относительно времени пребывания в порту и вознаграждения за простой для чартеров в отношении речного судоходства от 4-5-1999 года

Германия: Предписание относительно времени загрузки и выгрузки, а также вознаграждения за простой в области речного судоходства от 23-11-1999 года.

С правовой точки зрения это предписание является единственным предписанием, имеющим силу, которое применяется, если в транспортном соглашении время загрузки и выгрузки или вознаграждение за простой не предусмотрены.

Франция: Время загрузки и выгрузки, а также вознаграждение за простой от 01-08-1994 года.

Количество дней на загрузку и разгрузку рассчитывается на основании веса транспортируемого груза. Фактором, определяющим вес транспортируемого груза, является вес груза, указанный в чартере (соглашении на перевозку). Вес транспортируемого груза может также быть включён в коносамент или транспортную накладную. Если ни один из этих документов не составлен, необходимо сравнить данные относительно веса груза и использовать их для расчёта количества дней.

В нижеследующей таблице приводится пример количества дней на загрузку и разгрузку в зависимости от веса транспортируемого груза.

Вес	Количество дней на разгрузку
550 тонн или менее	2
Более чем 550, но не более 1000 тонн	3
Более чем 1000, но не более чем 1500 тонн	3,5
Более чем 1500, но не более чем 2000 тонн	4
Более чем 2000, но не более чем 2600 тонн	4,5
Более чем 2600 тонн	5

Начало времени загрузки и разгрузки

Время загрузки начинается в день после того, как перевозчик извещает отправителя, что корабль готов к загрузке. Время разгрузки начинается в день, после того, как перевозчик извещает получателя, что корабль готов к разгрузке.

Вознаграждение за простой

Вознаграждение за простой - это компенсация, которую получает перевозчик, если дозволенное или оговорённое время загрузки или разгрузки превышает. Если время загрузки превышает, отправитель платит за простой. Если превышает время разгрузки, за простой платит получатель.

Даже если грузоотправитель или получатель не смогли осуществить загрузку или разгрузку вследствие *форс-мажорных обстоятельств*, перевозчик всё - равно имеет право на возмещение за простой.

Размер корабля может, в соответствующем законодательстве, быть определяющим в вопросе вознаграждения за простой. Большой корабль может перевозить больше груза, чем меньший корабль. Поэтому для большого корабля дороже быть в бездействии, чем для маленького. Уровень вознаграждения за простой определяется чартерным соглашением, или предписанием, в котором указан уровень вознаграждения за простой.

Дни простоя

Отправитель (грузоотправитель) или получатель не имеют неограниченного доступа к кораблю, после завершения времени загрузки или выгрузки. Время, которое есть в наличии, собственно, ограничено количеством оговорённых для простоя дней.

Отправитель и перевозчик могут договориться «о чём угодно» в отношении количества дней простоя. Если не заключено никакого соглашения, может применяться соответствующее законодательство.

После завершения периода простоя

Если количество дней на простой, о которых договорились стороны, прошло, капитан может аннулировать соглашение и может даже требовать возмещения убытков. Закон о речном судоходстве говорит в этом отношении: Если в течение этого времени грузы не были погружены, перевозчик может аннулировать соглашение. Если была доставлена только часть оговорённого груза, перевозчик может аннулировать соглашение, или принять решение об осуществлении плавания.

Если перевозчик терпит убытки, в результате осуществления плавания, отправитель должен компенсировать перевозчику эти убытки.

Период простоя может также закончиться до того, как груз полностью разгружен. В этом случае, перевозчик имеет право на хранение груза у третьего лица в надлежащем месте для хранения или на барже. В таком случае получатель берёт на себя риск и расходы.

Другой возможностью может быть то, что перевозчик просит судью постановить, что он может хранить груз на собственном корабле или договориться о другом. В этом случае, возникающие расходы также несёт получатель.

Тестовые Вопросы:

1. Кто и за что ответственен в речном судоходстве? Укажите, пожалуйста.

Грузовые условия приводят к возникновению обязательств для отправителя, перевозчика и получателя. Эти обязательства влекут за собой следующее:

Загрузка груза, который должен транспортироваться на борту корабля	отправитель
Предоставление корабля с целью осуществления загрузки и выгрузки	перевозчик
Выгрузка грузов с корабля	грузополучатель

7.1.4 Условия транспорта опасных грузов (ADN)

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями об ADN и их положениях по перевозке опасных грузов.

Европейское соглашение, касающееся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ADN)

ADN было принято 25 мая 2000 года UNECE и CCNR. ADN состоит из основных нормативных актов и Предписаний, приложенных в качестве дополнений. Приложенные Предписания содержат положения относительно перевозки в упаковке и навалочным грузом на борту судов для судоходства по внутренним водным путям и танкерных судов, а также положений относительно строительства и функционирования таких судов. Они также относятся к требованиям и процедурам осмотра, выдачи сертификатов, удостоверяющих качество материалов и изделий, одобрения организаций, занятых вопросами классификации, мониторинга, обучения и экспертной проверки.

Эти предписания идентичны тем, которые применяются на Рейне, и таким образом, Соглашение направлено на установление такого же высокого уровня безопасности во всей Европейской сети внутренних водных путей. ADN ещё не вступило в силу.

Структура ADN - общие положения

Структура Европейского соглашения, касающегося международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ADN) также соответствует типовым положениям ООН. Однако приложенные предписания ADN содержат девять частей, из которых части с 1 по 7 совпадают с типовыми положениями ООН, а части 8 и 9 содержат особые положения, относящиеся только к перевозкам по внутренним водным путям. Части также разделены на главы, разделы и подразделы. Компоновка следующая:

Заголовки частей с 1 по 7 такие:

- 1) Общие положения
- 2) Классификация
- 3) Список опасных грузов, особые положения и освобождения в отношении опасных грузов упакованных в ограниченных количествах
- 4) Упаковка и положения относительно цистерн
- 5) Процедуры отправки грузов
- 6) Требования по конструкции и проверке упаковки, контейнеров средней грузоподъёмности для насыпных грузов (IBC), большой упаковки, цистерн и контейнеров для насыпных грузов
- 7) Положения относительно условий перевозки, загрузки, разгрузки и перемещения

Заглавия частей 8 и 9 такие:

- 8) Требования к экипажам транспортных средств, оборудованию, функционированию и документации
- 9) Требования относительно строительства и одобрения кораблей

Списки опасных грузов (таблицы А, В и С)

В противоположность типовым положениям ООН, часть 3 приложенных предписаний ADN содержит 3 списка опасных грузов, которые также являются центральными при использовании предписаний ADN.

Это было осуществлено, чтобы разделить положения в предписаниях для сухогрузов и танкеров.

Списки опасных грузов такие:

- Таблица А: Списки опасных грузов в цифровой последовательности ООН.
- Таблица В: Список опасных грузов в алфавитном порядке.
- Таблица С: Список опасных грузов, одобренных для перевозки в танкерах в цифровой последовательности ООН.

Таблица А

Таблица А содержит список опасных грузов в цифровой последовательности ООН. Этот список опасных грузов разделён на 13

колонок и в основном используется для перевозки опасных грузов в сухогрузах. В официальном издании ADN колонки от 1 до 13 отпечатаны одна за другой на одной странице. В этих колонках вы можете найти после каждого номера ООН, соответствующие положения и информацию в текстовом, числовом и алфавитно-цифровом виде.

В начале списка в части 3.2.1 вы можете найти объяснение данных, находящихся в колонках и ссылки на подробные положения в соответствующих частях, главах и разделах.

Ниже вы видите часть таблицы А. Ссылки на главы или разделы указаны между [...].

ООН № или Ид. №	Название и описание	Класс	Код классифи- кации	Упаковоч- ная группа	Марки- ровка	Особые положе- ния	Ограничен- ное количество
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4.6
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)
1017	ХЛОП	2	2ТС		2.3+8		LQ0

Перевозка разрешена	Требуемое оборудова- ние	Вентиля- ция	Положения относительно загрузки, разгрузки и перевозки	Количество голубых конусов или голубых фонарей	Примечания
3.2.1	8.1.5	7.1.6	7.1.6	7.1.5	3.2.1
(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
	PP, EP, TOX, A	VE02		0	

Таблица В

Чтобы мочь использовать таблицу А, вам надо знать ООН номер вещества или предмета. Если ООН номер неизвестен, вы можете найти его при помощи таблицы В, алфавитного указателя.

Использование алфавитного указателя ограничено, потому что в нём нет всех существующих веществ или веществ, которые должно быть произведены. Поэтому, вещество или предмет, который нельзя найти в алфавитном указателе не может просто так считаться безвредным.

Таблица С

Таблица С содержит список опасных грузов, одобренных для перевозки в танкерах в цифровой последовательности ООН. Эта таблица разделена на 20 колонок. В официальном издании ADN колонки от 1 до 20 напечатаны одна за другой в альбомном формате. В этих колонках, вы можете найти после каждого ООН номера соответствующие положения и информацию в текстовой, числовой и алфавитно-цифровой форме.

В начале списка в разделе 3.2.3 вы можете найти объяснение данных, находящихся в колонках и ссылки на подробные положения в соответствующих частях, главах и разделах.

Ниже вы видите часть таблицы С.

ООН № или Ид. №	Название и описание	Класс	Код классификации	Упаковочная группа	Маркировка	Тип танкера	Модель танкера
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)
1230	МЕТАНОЛ	3	FT1	II	3+6.1	N	2

Тип танкера	Оборудование танкера	Давление открытия высокоскоростного выпускного клапана в кПа	Максимальная степень наполнения в %	Относительная плотность при 20 °С	Тип пробоотборника	Насосный зал под палубой разрешён	Класс температуры	Детонационная группа
(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
2	3	50	95	0.79	2	да	T2	II A

Противовзрывная защита необходима	Необходимое оборудование	Количество голубых конусов или голубых фонарей	Дополнительные требования или примечания
(17)	(18)	(19)	(20)
да	PP, EP, EX, TOX, A	1	23

Тестовые вопросы:

1. *ADN состоит из основных нормативных актов и Предписаний, приложенных к последним. Какие положения содержат приложенные Предписания?*

- a. Положения, касающиеся перевозки опасных грузов в упаковке и навалом на борту судов, предназначенных для судоходства по внутренним водным путям и танкеров,
 - b. Положения, касающиеся строительства и функционирования судов внутреннего плавания для перевозки опасных грузов
 - c. Положения, относящиеся к требованиям и процедурам осмотра, выдачи сертификатов, удостоверяющих качество материалов и изделий, одобрения организациями, занимающимися вопросами классификации, мониторинга, обучения и экспертной оценки.
 - d. Все вышеперечисленные
- (d)

7.2 География внутренних водных путей

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о европейской сети водных путей, пригодных для навигации, внутренних портах и препятствиях, таких как шлюзы.

7.2.1 Сеть водных путей, пригодных для навигации

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о европейской сети водных путей, пригодных для навигации, а именно реках Рейн, Дунай и Дон/Волга.

Понятно, что основной характеристикой речного судоходства в Западной Европе является наличие естественных водных путей и каналов. Более того, водные пути постоянно совершенствуются. Многие естественные водные пути, используемые для речного судоходства, были усовершенствованы благодаря вмешательству человека, а именно, углублению и сооружению шлюзов и гидротехнических затворов. Благодаря открытию канала Майн - Дунай

в 1992 году, Восточная Европа стала открытой для Западно-Европейского речного судоходства вплоть до Чёрного моря. Пока это ещё невозможно из-за больших участков мелководья и долгих отливных периодов.



В Северо - Западной Европе существует плотная сеть водных путей, благодаря которым большая часть территории пригодна для речного судоходства. Однако, в кругах, связанных с речным судоходством, существует озабоченность тем, что меньшим водным путям не уделяется достаточно внимания в результате политики правительства. На практике это может привести к значительным последующим расходам. Ответственность передаётся чиновникам рангом ниже. Это может привести к закрытию водных путей, лишая речное судоходство, таким образом, возможности выполнять возложенную на него роль, а именно, предлагать решение проблеме пробок на переполненных дорогах.

Рейн

Рейн, основная артерия Западной Европы, является самой важной рекой для перевозки грузов посредством речного судоходства. Рейн начинается в Ст. Готтхарде, проходит водопады в Шаффхаузене и становится судоходной рекой около 20 км выше Базеля. Общая судоходная длина реки приблизительно 850 км. Как и на дорогах, на реках установлены километровые камни.

На равных промежутках вдоль Рейна можно увидеть большие белые знаки с чёрными цифрами, которые стоят на берегах реки. Эти цифры - расстояние до Боденского озера. В Маасбрюггене в Роттердаме, цифра - 1000, другими словами - 1000 км вниз по течению от Боденского озера.

В последние годы в инфраструктуре Рейна вблизи Страсбурга были созданы каналы, и многие мелкие места были устранены. Это не может продолжаться бесконечно, потому что такие действия могут привести к тому, что большое количество воды будет перенесено вниз по течению сразу из Боденского озера - естественного водохранилища реки.



Рейн разделён на определённые «участки», а именно:

- Нижний Рейн : от Северного моря до Кёльна / Бонна;
- Средний Рейн : от Бонна до Бингена;
- Верхний Рейн : от Бингена до Базеля;
- Хох Рейн : от Базеля до Боденского озера.

Участок между Кобленцем и Бингеном известен как *горы*.

Вода всегда стекает с более высокого места в более низкое. Поэтому, в речном судоходстве, направление плавания всегда определяется относительно направления движения реки, а не в отношении севера, востока, юга или запада, как бы делал водитель автомобиля.

Капитан, плывущий из Нидерландов в место назначения в Германии по Рейну, таким образом, *плывёт вверх, идёт вверх* или осуществляет *плавание вверх*. В Германии это называется *Bergfahrt* (по-французски: *a mont*); капитаны, которые делают противоположное *идут вниз, плывут вниз* или осуществляют *плавание вниз* (по-французски: *a val*). Базель

находится *выше Кёльна*. Человек, говорящий «лодки» вместо «корабли», или который не использует термины, употребляемые в речном судоходстве для указания направления плавания, сразу же считается посторонним лицом.

Всякий, посмотревший на карту водных путей Европы, сразу же увидит значительные возможности, которые предлагает речное судоходство. С Нидерландами в центре, транспортные маршруты тянутся через Бельгию далеко на юг Франции. По немецким каналам грузы можно перевозить вплоть до Польши. Судоходство по Рейну, включая использование притоков, уже давно является самым важным транспортным маршрутом для речного судоходства. Также много перевозок осуществляется во Францию по Рейну и Мозелю. Пункты назначения на реке Саар, имеющей множество каналов стали важнейшими промышленными центрами благодаря речному судоходству.

После открытия канала Майн - Дунай в 1992 году, корабли могут далеко заплывать в Восточно - Европейские страны. Судоходность Дуная, особенно половина участка, вверх по течению, всё ещё оставляет желать лучшего, но, по крайней мере, есть доступ к Чёрному морю!

Направление водных путей естественным образом определяет природу транспортных маршрутов. Уголь и руда перевозятся в промышленные районы, удобрения в сельскохозяйственные районы, у которых есть в них потребность, зерно из сельскохозяйственных районов и от производителей фуража в районы, где развито животноводство. В общем, из районов производства в районы потребления, при участии морских портов Западной Европы выступающих в качестве перегрузочных пунктов для перевозки грузов через море.

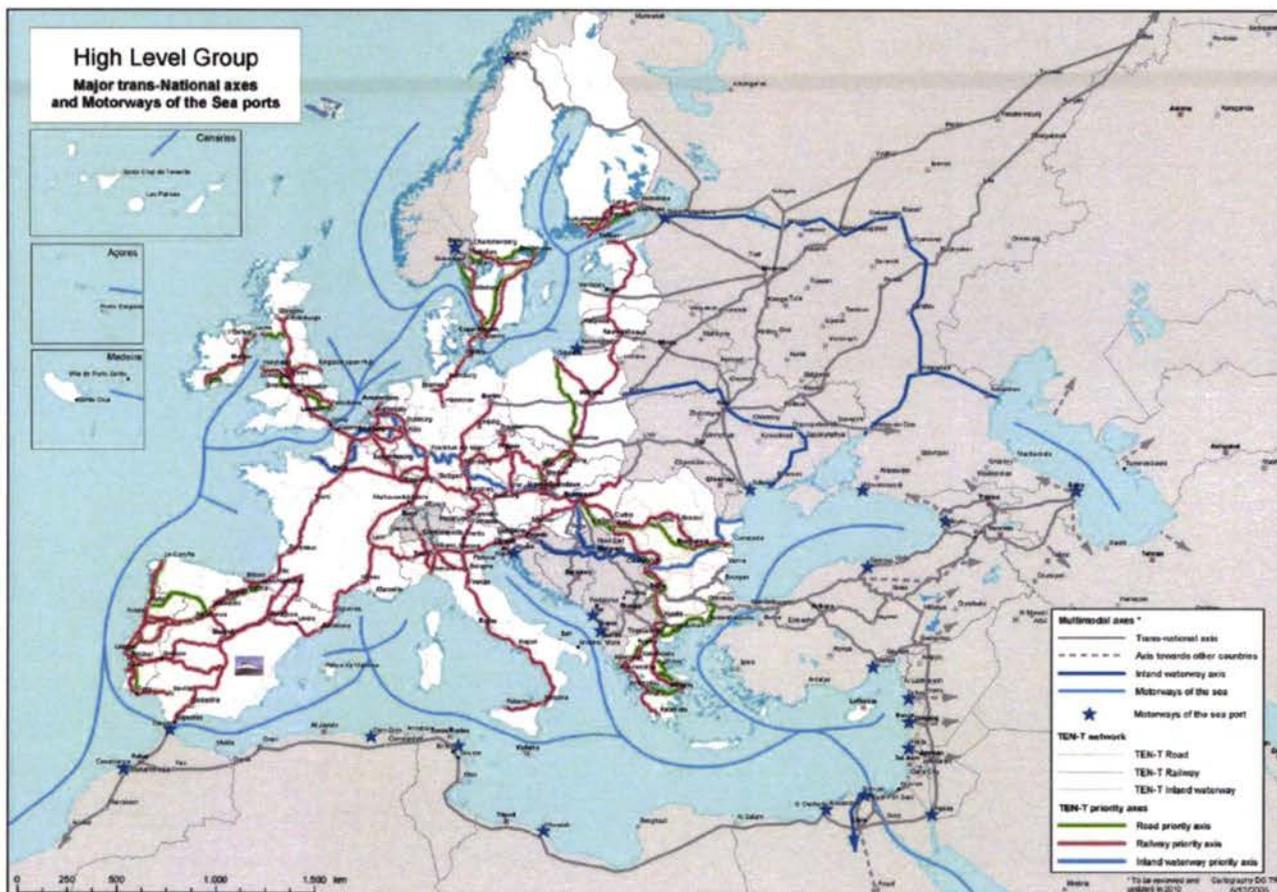
Реки Дунай, Дон / Волга

По оценкам специалистов ЕС в области международного водного транспорта, объём перевозок транзитного груза вдоль осевой линии Европа - Азия через бассейны Чёрного моря и Дуная, должен вырасти на 35 - 40% к 2010 году.

Это связано с рядом международных проектов по сооружению (реконструкции), а именно:

- Постепенное восстановление беспрепятственного судоходства по Дунаю, который определён ЕС в качестве 7^{го} международного транспортного коридора (TEN 7).
- Проекты относительно внутренних водных путей на Дону / Волге, связывающие Каспийское море - Чёрное море и связь Волги с Балтийским морем через Ст. Петербург

Эти проекты создадут более ярко выраженную международную транспортную систему с использованием, в том числе и перевозок по внутренним водным путям, объединяющих Чёрное море, Азовское море и Каспийское море с одной стороны и Балтийское и Северное



море с другой стороны.

Источник ЕС / Доклад группы на высшем уровне, возглавленной Лойолой де Палацио, ноябрь 2005 года

Тестовые вопросы:

1. Верно или неверно?

- a) Большая часть территории Северо - Западной Европы доступна для речного судоходства благодаря плотной сети водных путей. (В)
- b) С одинаковыми интервалами вдоль Рейна стоят большие белые знаки с чёрными цифрами на берегах реки. Эти цифры указывают расстояние до Северного моря. (Н)
- c) Капитан, плывущий из Нидерландов в Германию по Рейну «плывёт вниз». (Н)
- d) Открытие канала Майн - Дунай в 1992 году облегчает перевозки транзитного груза вдоль оси Европа - Азия через бассейны Чёрного моря и Дуная. (В)

7.2.2 Важнейшие речные порты

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные речные порты в Европе.

В связи с перевозками по внутренним водным путям, основные порты в Европе можно разделить на две категории:

- Морские порты, связанные внутренними водными путями с (частью) районов Европы, расположенных вглубь от прибрежной полосы, такие как:
 - Роттердам, Антверпен (Рейн, Маас, Шельда и другие)
 - Гамбург, Бремен (Везер, Эльба и другие)
 - Констанца (Дунай и другие)
 - Одесса (Днепр)
 - Ст. Петербург, Астрахань, Ростов-на-Дону (Нева, Дон, Волга)

Также морские порты, такие как Баку, Туркменбаши и Поти, могут извлечь выгоду из разработок, упомянутых в предыдущей главе, объединяя Чёрное море, Азовское море и Каспийское море с Балтийским морем и Северным морем.

- Внутренние речные порты со значительной территорией для мульти модальной перегрузки, расположенной вглубь от прибрежной полосы, такие как:
 - Дуйсбург, Франкфурт
 - Вена, Будапешт, Белград

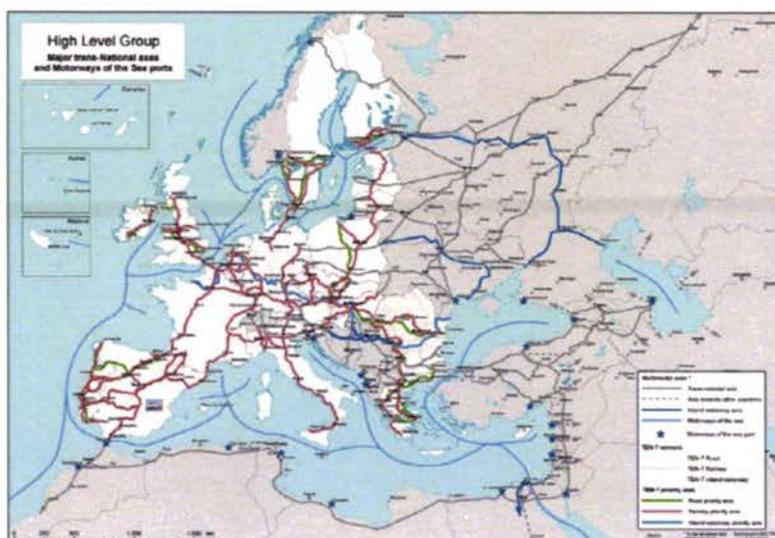
- Волгоград

В последние годы количество контейнерных терминалов на внутренних водных путях быстро растёт, что делает транспорт внутренних водных путей всё более конкурентоспособным альтернативным видом транспорта для такого вида перевозок.

Тестовые вопросы:

1. Укажите следующие порты на карте:

- Роттердам
- Антверпен
- Гамбург
- Бремен
- Констанца
- Одесса
- Ст. Петербург
- Астрахань
- Ростов-на-Дону
- Баку
- Туркменбаши
- Поти
- Дуйсбург
- Франкфурт-на-Майне
- Вена
- Будапешт
- Белград
- Волгоград



7.2.3 Неглавные реки и каналы

Цели обучения:

Слушатель должен понимать принцип классификации внутренних водных путей в Европе.

Классификация водных путей

Основные европейские водные пути, неглавные реки и каналы разделены по классам СЕМТ для стандартизации размеров водных путей в Европе. Классификация была составлена *Conférence Européenne des Ministres de Transport* (Европейской конференцией министров транспорта) (отсюда и термин - классы СЕМТ).

Все водные пути разделены на, так называемые, классы водных путей. Классификация основана на размерах искусственных сооружений, таких как мосты, шлюзы и гидротехнические затворы. Эти сооружения, наряду с шириной и глубиной водного пути определяют максимальные габариты кораблей, которые могут плыть по определённому водному пути. При определении максимальных габаритов кораблей, которые могут использовать определённый водный путь, был добавлен некоторый зазор для обеспечения безопасности. Кроме системы классификации, указывающей размер кораблей, которые могут использовать водный путь, в предписаниях указаны максимальные допустимые габариты кораблей и комбинаций барж,двигающихся методом толкания.

Для кораблей, превышающих указанные габариты, были составлены дополнительные правила. Во время долгого периода чрезвычайно низкого отлива в 2003 году, судоходство по Рейну непосредственно испытало на себе сложности, связанные с плаванием (больших) кораблей, неожиданно встречающихся и комбинирующихся при таких обстоятельствах. Поэтому, одновременные встречи в определённых местах реки должны быть хорошо организованы.

Классы СЕМТ

В нижеследующей таблице перечислены различные классы СЕМТ, с описанием каждого.

Максимальные габариты судна согласно СЕМТ (1992 год)

Теплоходы					
Класс	Тоннаж	Длина м.	Ширина м.	Осадка м.	
I	300	38,50	5,05	2,20	
II	650	55,00	6,60	2,50	
III	1 000	80,00	8,20	2,50	
IV	1 500	85,00	9,50	2,50	
V a	2 500	110,00	11,40	2,80	
VI b	6 000	140,00	15,00	3,90	
Конвои, передвигающиеся методом толкания					Баржи
IV	1 500	85,00	9,50	2,80	1
V a	3 000	110,00	11,40	4,50	1
V b	6 000	185,00	11,40	4,50	2
VI a	6 000	110,00	22,80	4,50	2
VI b	12 000	195,00	22,80	4,50	4
VI c	18 000	270,00	22,80	4,50	6
VI c	18 000	195,00	34,20	4,50	6

Таблица: Система классификации СЕМТ

СЕМТ Класс I, Спитс

С габаритами 38.5 x 5.05, это наименьший класс, предназначенный для наименьших каналов.

СЕМТ Класс II, Кемпенаар

Этот класс относится как к традиционным кемпенаарам (зачастую сооружённым до 1980 года) и новым Нео кемпам, от 24 до 36 ДФЭ.

СЕМТ Класс III; баржи канала Дортмунд-Эмс

Корабли этого класса обладают вместимостью от 24 до 48 ДФЭ.

СЕМТ Класс IV; Баржи канала Рейн-Херне

Этому классу принадлежит большое количество кораблей припл. от 81 до 120 ДФЭ.

СЕМТ Класс Va; Большие Рейнские баржи

Баржи вместимостью от 120 до 208 ДФЭ. В основном распространены в Нидерландах. Длина таких барж прибл. 110 метров, ширина прибл. 11.40 метров.

СЕМТ Класс VIb, контейнерные баржи класса Jowi

Вместимость этих барж, при габаритах 135 x 17 метров, находится в диапазоне 300 и 470 ДФЭ. Это относительно новый класс барж.

СЕМТ Классы IV, Va, Vb, VIa, VIb, VIc, VII; буксировка методом толкания

Эти баржи можно комбинировать и наращивать, поэтому вместимость барж может варьироваться между 50 ДФЭ и прибл. 500 ДФЭ (в зависимости от состава конвоя, передвигающегося методом толкания).

Другие условия при использовании водных путей

Условия, при которых может использоваться водный путь, определяются не только его типом и габаритами кораблей, которые могут по нему плыть. Груз, перевозимый на кораблях, также играет роль.

Все корабли, используемые для перевозки грузов, имеют **грузовые линии**. Корабли могут быть загружены только до нижней части этой линии, которую также называют **грузовая ватерлиния**. Корабль не может отправляться в плавание, если его осадка превышает грузовую линию. С большинством грузов, этого не происходит. Но, при перевозке песка и гальки, груз часто бывает мокрым. В таких случаях, часто необходимо превысить грузовую линию, для перевозки максимального количества тонн. После того, как груз загружен, должно пройти некоторое время до того, как вода, имеющаяся в грузе, стечёт на дно и будет выкачана с корабля. Искусство загрузки корабля таким способом состоит в том, чтобы достичь грузовой ватерлинии. Время, необходимое, чтобы выкачать воду расходится с количеством плаваний, которые можно совершить.

Другие виды груза могут быть слишком высокими, ограничивая, таким образом, видимость рулевого. Это обычно относится к виду спереди (мёртвой зоне). В контейнерном судоходстве, где корабли часто оборудованы рулевыми рубками, регулируемые по высоте,

увеличение высоты может также негативно повлиять на задний и боковой вид. Стабильность корабля может тоже быть под угрозой.

Тестовые вопросы:

1. Все водные пути разделены по классам водных путей. Какие из нижеследующих описаний классов водных путей правильны?

- a. Классификация основывается на габаритах искусственных сооружений, таких как мосты, шлюзы и гидротехнические затворы.
- b. Корабли, относящиеся к СЕМТ Классу III, имеют вместительность припл. 81-120 ДФЭ
- c. Классы водных путей определяют максимальный размер кораблей, которые могут плыть по определённому водному пути.
- d. Классы водных путей не требуют максимального тоннажа, который могут перевозить корабли.

(a & c)

7.2.4 Шлюзы и другие препятствия для речного судоходства

Цели обучения:

Слушатель должен знать о том, что существуют препятствия для речного судоходства. Слушатели должны также понимать, что подразумевают такие препятствия, и какие необходимо принять меры для минимизации негативного влияния таких препятствий.

Искусственные препятствия: шлюзы, мосты

Там где существуют искусственные сооружения (мосты, шлюзы и т.д.), они определяют возможности речного судоходства. Это привело к созданию ряда стандартных габаритов для кораблей. Корабли строились и строятся для оптимального использования водных путей.

С увеличением масштаба контейнерных перевозок, именно *высота*, стала важнейшим аспектом. На многих Западно-Европейских реках мосты строятся с учётом того, что называется **Рейнская высота судоходства**. С этой высотой, корабли, полностью загруженные контейнерами, могут беспрепятственно пройти под такими мостами. Однако, на многих водных путях в Западной и Восточной Европе, инфраструктура ещё оставляет желать лучшего. При усовершенствовании и расширении водной инфраструктуры, именно

необходимые регулировки высоты мостов играют важную роль. Планы таких улучшений, по возможности направляются в ЕС и разрабатываются при помощи ЕС.

Речные информационные системы и связанные компьютерные / ИКТ приложения могут помочь операторам барж улучшить планирование плавания, учёт времени закрытия шлюзов и мостов.



Естественные препятствия

Кроме искусственных препятствий в речном судоходстве существуют также естественные препятствия.

Уровень воды

Так как речное судоходство зависит от воды, уровень воды является решающим для эффективного использования этих водных путей. Низкий и высокий уровень воды (разница приливо - отливного движения), а также лёд являются естественными врагами речного судоходства. Уровень воды на Рейне и его притоках есть в наличии каждый день и его можно узнать по телефону или благодаря услуге телетекста. Большое количество так называемых датчиков уровня воды, с которых можно считать относительный уровень воды, размещены по Рейну.

Когда перевозчик берёт груз на борт, ему очень важно знать, может ли он рассчитывать на увеличение или уменьшение уровня воды. Знания местных условий и практический опыт незаменимы в этом отношении. Русло реки не гладкое, а на самом деле представляет собой страшный пейзаж, в котором возвышенности и впадины двигаются туда - сюда и могут ежедневно менять высоту. Изменения речного русла, в значительной степени определяются силой потока, которая в свою очередь зависит от количества воды, которое течёт вниз «сверху». Если достигается определённый высокий уровень воды в Рейне, навигация ограничена, или в худшем случае, даже запрещена.

Высота уровня воды выражается отметкой (*Marke*) I или *Marke II*. При *Marke I* или уровне выше, действуют особые меры предосторожности, в то время как вся навигация приостанавливается при *Marke II* или более высокой отметке.

Плавающий лёд

Одним из естественных препятствий для речного судоходства является лёд, особенно на реках, каналах и озёрах в Северной Европе. Реки замерзают медленнее в наши дни, чем в прошлом. Это не только является результатом загрязнения, но случается также потому, что корабли и двигатели намного мощнее, чем когда-то.

Также можно сделать намного больше для борьбы со льдом, чем в прошлом. При необходимости, ледоколы могут расчистить канал или создать таковой, что позволит кораблям двигаться по нему конвоем. Увеличенная мощность двигателей кораблей также играет важную роль. Это привело к тому, что самостоятельно им необходимо больше времени для достижения пунктов назначения, чем раньше. Риск плавания через лёд, однако, нельзя недооценивать.



Долгие морозные периоды приводят к значительному образованию льда на искусственных сооружениях (таких как гидротехнические затворы) на реках. С целью предотвращения нанесения ущерба гидротехническим затворам, что могло привести к тому, что они стали бы полностью непригодными к использованию, их иногда закрывают, когда образование льда наиболее сильное. Так как гидротехнические затворы служат для регулирования уровня воды в реках, это может временно привести к снижению уровня воды.

Важнейшие водные пути между основными портами, такими как Роттердам и Антверпен (маршрут Шельда - Рейн) поддерживаются в открытом состоянии за счёт правительства.

Штормы, туман и т.д.

Штормы, конечно же, являются явлением природы, о котором надо помнить на практике. Но их вряд ли можно назвать препятствиями.

То же самое относится и к туману. В большинстве своём, флот оборудован *радарными установками*, которые могут использоваться для плавания в условиях тумана. Для того чтобы плавать с радаром, у капитанов должно быть разрешение на использование радара.

Тестовые вопросы:

1. Существуют всяческие препятствия для речного судоходства. Все, ниже перечисленные являются препятствиями, кроме:

- a) Штормов и тумана
 - b) Шлюзов и мостов
 - c) Уровня воды
 - d) Плавающего льда
- (a)

7.3 Типы барж, используемых при перевозках по внутренним водным путям

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные типы и классы барж, используемых при перевозках по внутренним водным путям.

Далее представлены некоторые примеры, указывающие на то, что речной транспорт применяется для множества различных товаров.



Судно для перевозки газа



Судно для перевозки жидких навалочных грузов



Судно ро-ро



Контейнеровоз класса Jowi



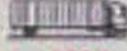
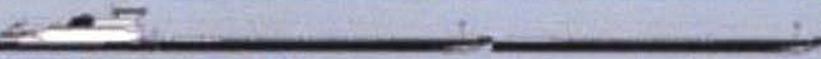


Конвой
барж,

буксируемых методом
толкания

Баржи для речного судоходства можно разделить на моторные баржи, буксируемые баржи и баржи, буксируемые методом толкания.

Обзор классификации типов барж

 <p>SPITS - PENICHE length 38,50 m - width 5,05 m - draft 2,20 m - loading capacity 350 t</p>	 <p>14X</p>
 <p>NEO K length 63 m - width 7 m - draft 2,50 m - loading capacity 32 TEU*</p>	 <p>32X</p>
 <p>RHK length 80 m - width 9,50 m - loading capacity 1350 t</p>	 <p>54X</p>
 <p>RO-RO SHIP length 110 m - width 11,40 m - draft 2,50 m</p>	 <p>72X</p>
 <p>CAR VESSEL length 110 m - width 11,40 m - draft 2,20 m - loading capacity 600 t</p>	 <p>600X</p>
 <p>TANK SHIP length 110 m - width 11,40 m - draft 3,50 m - loading capacity 3000 t</p>	 <p>120X</p>
 <p>CONTAINER SHIP length 110 m - width 11,40 m - draft 3,00 m - loading capacity 200 TEU*</p>	 <p>200X</p>
 <p>CONTAINER SHIP JOWI-CLASS length 135 m - width 17 m - draft 3,00 m - loading capacity 470 TEU*</p>	 <p>470X</p>
 <p>PUSH CONVOY (4) length 193 m - width 22,80 m - draft 2,60/3,70 m Loading capacity 11.000 t</p>	 <p>400X</p>

СПИТС-ПЕНИЧЕ

Длина 38.50 м. - ширина 5.05 м. - осадка 2.20 м. - грузоподъемность 350 т.

НЕО К

Длина 63 м. - ширина 7 м. - осадка 2.50 м. - грузоподъемность 32 ДФЭ*

Эр Эйтч Ка (РНК)

Длина 80 м. - ширина 9.50 м. - грузоподъемность 1350 т.

КОРАБЛЬ Ро-Ро

Длина 110 м. - ширина 11.40 м. - осадка 2.50 м.

АВТОМОБИЛЬНОЕ СУДНО

Длина 110 м. - ширина 11.40 м. - осадка 2.20 м. - грузоподъемность 600 т.

ТАНКЕР

Длина 110 м. - ширина 11.40 м. - осадка 3.50 м. - грузоподъемность 3000 т.

КОНТЕЙНЕРОВОЗ

Длина 110 м. - ширина 11.40 м. - осадка 3.00 м. - грузоподъемность 200 ДФЭ*

КОНТЕЙНЕРОВОЗ КЛАССА JOWI

Длина 135 м. - ширина 17 м. - осадка 3.00 м. - грузоподъемность 470 ДФЭ*

КОНВОЙ, БУКСИРУЕМЫЙ МЕТОДОМ ТОЛКАНИЯ (4)

Длина 183 м. - ширина 22.80 м. - осадка 2.50/3.70 м. - грузоподъемность 11.000 т

Стабильность баржи для внутреннего плавания

За некоторым исключением, стабильность барж для внутреннего плавания много лет оценивалась на основании опыта. Не делались никакие расчёты. Даже сегодня, многие корабли загружаются без всяческих расчётов стабильности. Существует мнение, что если груз уложен надлежащим образом и не превышает высоту прохода, стабильность не вопрос. С увеличением контейнерных перевозок, и после происшествия на Рейне, когда баржа, везущая контейнеры перевернулась, на стабильность обратили больше внимания и были приняты законодательные требования.

Для перевозки любого другого груза, кроме контейнеров, единственным требованием является то, чтобы метод загрузки не ставил под опасность стабильность. Также нет требования о предварительном доказательстве стабильности. Для контейнерных перевозок предписания некоторых стран, таких как Нидерланды, требуют осуществить проверку стабильности перед отплытием корабля. С этой целью используется план стабильности.

Для перевозки контейнеров по Рейну применяются более строгие требования.

Необходимы одобренные показатели стабильности для корабля (то есть без груза), план загрузки или список загрузки и расчёт стабильности.

Обязанности по проведению расчёта стабильности возлагаются на корабли, перечисленные в ниже следующей таблице.

Ширина корабля	Ширина рядов контейнеров	Высота ряда контейнеров
Менее 9.50 м.		Более 1 ряда
Между 9.50 и 11 м.		Более 2 рядов
11 м. или более	Более 3 рядов	Более 2 рядов
11 м. или более		Более 3 рядов



Тестовые вопросы:

1. Дайте изображению судна правильное описание.

Судно для перевозки жидкого навалочного груза



Судно Ро/Ро



Контейнеровоз



Конвой, буксируемый методом толкания

7.4 Транспортные накладные и сопроводительные документы

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями основных документов в области речного судоходства и их применение.

В речном судоходстве используются различные документы. В этой главе обсуждаются следующие документы:

- чартер (партия);
- коносамент;
- транспортная накладная.

В речном судоходстве широко используются чартер - партии без всяческих других документов. Иногда составляются транспортные накладные. Коносаменты используются только периодически.

Тестовые вопросы:

1. Какой (какие) документ(ы) является (являются) оборотными?

- a) Транспортная накладная
- b) Чартер-партия
- c) Коносамент
- d) Все вышеперечисленные
- (c)

2. Верно или неверно?

- a) В чартер - партии обусловлено соглашение на перевозку (Верно)
- b) Чартер - партия также является распиской в получении груза (Неверно)
- c) Коносаментом перевозчик обещает доставить груз законной стороне (Верно)
- d) Транспортная накладная может быть адресована «по заказу» или «на предъявителя» (Неверно)
- e) Коносамент может быть адресован «по заказу» или «на предъявителя» (Верно)

7.4.5 Чартер (партия)

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о чартер - партии, используемой в речном судоходстве, и об общих элементах, которые содержатся в чартер - партиях.

Соглашение на перевозку может быть расписано в чартере. Хотя он может не быть предусмотрен национальным законодательством, он всё-таки рекомендуется. В чартере содержится следующая информация:

- Имя (название) и адрес владельца (капитана);
- Описание корабля;
- Имя (название) и адрес фрахтователя;
- Природа и объём груза;
- Место загрузки;
- Пункт назначения;
- Оговорённая плата за перевозку груза;
- Инструкции для перевозчика.

В дополнение, чартер может ссылаться на возможные применимые общие условия. На практике также обусловлены количество дней загрузки и разгрузки и вознаграждение за простой или имеется ссылка на применимые в данном случае национальные законы.

Тестовые вопросы:

1. Чартер - партия обычно содержит следующую информацию:

- a) Имя (название) и адрес владельца (капитана) и фрахтователя
 - b) Ссылку на применимые общие условия
 - c) Количество дней загрузки и разгрузки и вознаграждение за простой
 - d) Всё вышеперечисленное
- (d)

7.4.6 Коносамент

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о коносаменте, используемом в речном судоходстве, его назначение и общие элементы, содержащиеся в коносаменте.

После того, как корабль загружен, может быть составлен коносамент. Этот документ подписывается капитаном и содержит:

- Описание груза;
- Пункт назначения;
- Имя (название) и адрес получателя, которому должен быть доставлен груз;
- Условия, при которых произойдёт доставка.

Оригинал коносамента отправляется получателю груза. Перевозчик отдаст перевозимый груз только по предъявлению оригинала коносамента получателем. Коносамент определяет право на владение грузом.

Коносамент является документом, где указана соответствующая дата, в котором перевозчик заявляет, что он взял расписку на определённый груз, для того, чтобы перевезти его в определённый пункт назначения, где груз должен быть передан определённому лицу. В нём также указаны условия, при которых доставка должна иметь место.

Коносамент является заявлением капитана (владельца), о том, что он получил определённый объём груза в определённом состоянии от кого-то и является обещанием доставить груз законной стороне/сторонам.

Коносамент является оборотным документом, другими словами он может быть передан третьим лицам.

Тестовые вопросы:

1. Какое (какие) описание (описания) коносамента, используемого в речном судоходстве *неправильное (неправильные)*?

- a) Перевозчик доставит груз только законному держателю коносамента
- b) Коносамент является документом с соответствующей датой, который также определяет условия, при которых перевозчик принимает груз
- c) Коносамент является оборотным и не может быть передан третьим лицам
- d) Коносамент - это заявление перевозчика о получении груза, но не обещание доставить груз

(c & d)

7.4.7 Транспортная накладная

Цели обучения:

Слушатель должен обладать знаниями о транспортной накладной, используемой в речном судоходстве, знать разницу между транспортной накладной и коносаментом и общие элементы, содержащиеся в транспортных накладных.

Основываясь на информации, предоставленной отправителем, в транспортную накладную заносится следующая информация:

- Товары, полученные для перевозки;
- Местоположение, где перевозчик должен получить груз;
- Пункт назначения, в который перевозчик должен перевезти груз;
- Адресат;
- Груз;
- Дополнительная информация, которую хотели бы включить перевозчик и отправитель.

Транспортные накладные могут только быть адресованы непосредственно лицу, поэтому они не «по заказу» или «на предъявителя» и поэтому являются **необоротными**.

Разница между коносаментом и транспортной накладной

Важным отличием транспортной накладной от коносамента является то, что коносамент - ценный оборотный документ. Вследствие оборотной природы коносамента, для перевозчика имеет первостепенное значение то, что необходимо обеспечить доставку груза законной стороне. Если он доставит груз неправильному получателю, он подвергается риску того, что его могут признать ответственным за потерю!

Тестовые вопросы:

1. Какой ответ является неправильным?

- a) Транспортная накладная является необоротной и не может быть передана лицу, не указанному в транспортной накладной.
 - b) В транспортной накладной содержится местоположение, в котором груз передаётся перевозчику.
 - c) Транспортная накладная даёт перевозчику право доставлять груз не адресату, а другому лицу.
 - d) Транспортные накладные не выдаются «по заказу» или «на предъявителя».
- (c)

7.5 Определение грузовых тарифов при перевозках по внутренним водным путям

Цели обучения:

Слушатель должен понимать, как рассчитываются тарифы в речном судоходстве, и какими соглашениями / конвенциями это регулируется.

7.5.1 Соглашения / конвенции по грузовым тарифам

Цели обучения:

Слушатель должен понимать структуру рынков, на которых функционирует отрасль речного судоходства, и знать, что грузовые тарифы определяются в зависимости от различных факторов, включая форму компаний, занимающихся речным судоходством.

Международные организации, задействованные в области речного судоходства

Существует две международные организации в области речного судоходства, а именно EINU (Европейский союз речной навигации) и ESO (Организация европейских капитанов), которые отстаивают интересы европейских частных предпринимателей, занимающихся речным судоходством на европейском уровне. В Страсбурге существует отдельный руководящий орган, занимающийся судоходством на Рейне, а именно - Центральный комитет судоходства на Рейне (CCR).

В *Трудовую организацию, занимающуюся судоходством на Рейне (IAR)* можно обратиться по вопросам, относящимся к судоходству по Рейну.

Эти организации не издают определённые правила относительно грузовых тарифов в сфере перевозок по внутренним водным путям.

Компании, занимающиеся речным судоходством

В результате растущего спроса и здорового предпринимательства, первоначальный бизнес одного человека в области речного судоходства вырос в более крупный бизнес с большим количеством кораблей, превращающийся в судоходные компании. Судоходные компании были хорошо приняты на транспортном рынке, потому что они также предлагали клиентам больше гарантий того, что грузы будут перевезены вовремя.

В последние годы выкристаллизовались два типа судоходных компаний, а именно:

- **Стандартные судоходные компании**, использующие собственные корабли и составляющие единое юридическое лицо на рынке;
- **Рабочие судоходные компании**, которые занимаются перевозкой грузов именно для промышленных предприятий, с которыми у них установлены экономические отношения. Большие компании, занимающиеся рудой, могут, например, принять решение учредить свою собственную рабочую судоходную компанию, которая бы совершала рейсы только для них. Это, фактически, является формой собственных перевозок. Тиссен (Thyssen) в Германии является примером рабочей судоходной компании.

При помощи центральной организации, расположенной на суше, у судоходной компании есть хороший доступ к рынку. В дополнение, она может предложить безопасность перевозки на большее время.

Однако, за последние несколько лет, надёжный имидж судоходных компаний изменился кардинальным образом. Разработки в отношении калькуляции цен на груз в речном судоходстве, особенно в отношении сухого груза, привели к тому, что эксплуатировать собственные корабли с выгодой стало невозможно.

Для чтения

Бизнес одного человека против судоходных компаний

Существуют как преимущества, так и недостатки для отдельных лиц или бизнеса одного человека в речном судоходстве. Одной из сильных сторон индивидуального речного судоходства является низкая себестоимость по сравнению с себестоимостью судоходных компаний. Количество «зарубежных служащих» относительно небольшое и это прямо сказывается на более низких затратах на зарплату. Вдобавок, накладные расходы намного ниже, несмотря на тот факт, что широкий спектр оборудования, установленного на борту современных судов внутреннего плавания, является основной статьёй накладных расходов.

Судоходные компании больше не используют собственные корабли, а *корабли, полученные на договорной основе от отдельных лиц*. Также можно сказать, что они стали *грузовыми офисами*, в которых акцент сместился на логистическую поддержку. *Контейнерные операторы*, занимающиеся речным судоходством, организуют рейсовые плавания, используя взятые на договорной основе корабли, принадлежащие отдельным лицам. Исключением являются те судоходные компании, которые специализируются на буксировке методом толкания. Таким судоходным компаниям принадлежит большое количество барж, приводимых в движение методом толкания и буксиров - толкачей. Старые форматы судоходных компаний также продолжают предоставлять танкерные услуги и работать в химическом секторе.

У отдельных предприятий также есть недостатки. Так как нет деятельности на суше, которая бы позволила исследовать для них рынок с целью нахождения груза, им приходится это делать самим. Это делается особенно на так называемом *грузовом рынке того же дня*. Это просто, когда необходимо перевезти большое количество груза, потому что перевозчик может установить благоприятную плату за перевозку грузов и иметь высокий коэффициент оборачиваемости. Если же предлагается небольшое количество груза, отдельные лица проигрывают и у них часто бывают долгие периоды ожидания между плаваниями. Влияние рыночного механизма особенно заметно на *грузовом рынке того же дня*. Спрос и предложение определяют

плату за перевозку грузов. Когда высокий уровень предложения грузов совпадает с низким уровнем воды на Рейне, спрос на тоннаж растёт очень быстро. Более высокий спрос приводит к более высокой плате за перевозку грузов. Это, конечно же, применительно к нормальным рыночным условиям, когда между спросом и предложением кораблей существует реалистичное соотношение. Если имеет место структурное чрезмерное предложение тоннажа, рыночный механизм не действует. В большинстве своём время ожидания сокращается.

Почти невозможно для отдельных владельцев барж, использующихся в речном судоходстве, которые работают в одиночку получить груз на более долгий срок. После разгрузки своего груза, они контактируют с известными им грузовыми брокерами по поводу нового груза, очевидно, расположенного настолько близко от места разгрузки, насколько это возможно. Колебания в результатах работы, таким образом, будут больше чем в случае с судоходными компаниями. Тот факт, что они не могут предложить клиентам безопасность перевозки на большее время также является недостатком.

Кооперативы в речном судоходстве

С целью ограничения недостатков индивидуального владения насколько это возможно и, для того, чтобы использовать в своих интересах структуру судоходной компании, многие отдельные лица образуют так называемые кооперативы. Члены кооператива предоставляют свои корабли кооперативу, выполняющего обязательства по перевозке, по поводу которых договорились коллективом. Капитан остаётся владельцем своего корабля. Получение груза организовано централизованно, так же как и распределение кораблей. Основным преимуществом такой формы сотрудничества является тот факт, что есть возможность перенимать транспортные операции. Более того, кооперативы могут предложить безопасность перевозок. Для владельцев отдельных кораблей такой метод работы усиливает их положение на рынке.

Стороны, занимающиеся речным судоходством

Экспедитор, это то лицо, которое заключает соглашение с клиентом на перевозку груза. Эта перевозка может быть перевозкой посредством речного судоходства.

Когда экспедитор выполняет это соглашение сам, он считается перевозчиком, тем, кем была бы любая другая сторона, противоположная судовому агенту. Существует ряд экспедиторских компаний FIATA, которые обладают знаниями и / или являются

специалистами в сфере перевозки грузов с использованием речного судоходства. Грузоотправитель может, конечно же, вступить в чартерное соглашение с отдельным перевозчиком. То как это уже делается, обстоит таким образом, что грузоотправитель всегда привлекает третье лицо, а именно *фрахтователя судна*.

Названные стороны *могут* таким образом выступать в качестве перевозчиков, так как перевозчик, в конце концов, является стороной, противоположной клиенту. Как только эти перевозчики размещают груз на кораблях, которые фрахтуются, они становятся фрахтователями кораблей и уже не перевозчиками. Фрахтователь заключает договор с перевозчиком, посредством которого перевозчик предоставляет корабль в распоряжение. В этот момент, перевозчик становится *зафрахтованным владельцем*. Он, в конце концов, стал стороной, противоположной фрахтователю в чартерном соглашении. Судоходные компании или кооперативы будут, насколько это возможно, использовать свои собственные корабли для перевозки груза, в отношении которого они, будучи перевозчиками, заключили соглашение.

Тестовые вопросы:

1. *Что наилучшим образом характеризует следующие типы судоходных компаний? Укажите, пожалуйста.*

Использует свои собственные корабли и представляет отдельное юридическое лицо на рынке	стандартная судоходная компания
Перевозит грузы именно для одного промышленного бизнеса	рабочая судоходная компания

2. *Следующие характеристики соответствуют кооперации в области речного судоходства кроме*

- a) Меньшая степень недостаточного использования
 - b) Меньше время ожидания при получении груза
 - c) Меньше гарантий при перевозке
 - d) Более стабильные доходы
- (c)

3. *Верно или неверно?*

Какие относительные факторы по сравнению с другими видами транспорта относятся к транспорту внутренних водных путей?

- a) Ограниченная вместимость груза (H)

- b) Пунктам загрузки / выгрузки необходима связь с инфраструктурой ТВВП (В)
- c) Высокий уровень проникновения (Н)
- d) Низкая транспортная скорость (В)
- e) Возможны большие объёмы груза (В)
- f) Высокие транспортные затраты на тонну (Н)
- g) Применяется для перевозки контейнеров (В)
- h) Низкий уровень потребления энергоресурсов (В)

7.5.2 Как определяется плата за перевозку грузов

Цели обучения:

Слушатель должен понимать, как рассчитываются тарифы в речном судоходстве, и какие факторы влияют на расчёты.

Перевозка грузов посредством речного судоходства

При перевозке грузов баржей, необходимо помнить следующие факторы:

- Типы грузов, которые необходимо перевезти.
 - Незакрепленный навалочный груз, упакованные единицы, большие, неразделяемые куски
 - Должен ли груз быть накрытым (под люками) или его можно сохранить сухим другим способом?
- Ежегодные объёмы.
 - С какой частотностью необходимо перевозить груз?
 - Существует ли возможность обратного груза?
- Необходима ли перевозка до и от терминала?
 - Есть ли хорошие помещения для складирования?
 - Может ли использоваться субсидия правительства на «соединительные водные пути»?
- Размер корабля
 - Какие основные габариты, осадка и высота (мостов) в местах загрузки и выгрузки и на маршруте плавания?
- Насколько быстро груз может быть загружен и выгружен?
- Какое общее время плавания, включая задержки на шлюзах и (железнодорожных) мостах?
- Дополнительные расходы, такие как портовые расходы и расходы по погрузке.

Факторы, определяющие фрахт и наценки

В кооперативах капитанам нет необходимости договариваться о ценах, потому что кооператив обычно работает по оговоренным фиксированным ставкам.

Но на свободном рынке, необходимо вести переговоры, и роль в определении цены там играют спрос и предложение.

Предлагая плавание, фрахтователь обычно учитывает предложенную цену. Но, предложение фрахтователя всегда имеет низкую цену и, в таком случае капитан вносит встречное предложение по более высокой цене. Стороны пытаются достичь соглашения путём переговоров. В таком случае другие факторы и наценки играют роль, такие как:

- Плата за перевозку тонны груза или единовременный платёж;
- Продолжительность времени загрузки и выгрузки;
- Наценки на приливы и отливы;
- Наценки за лёд, отметку уровня воды и за вероятность посадки на мель.

Хотя фрахтователь всегда будет стараться найти более дешёвый корабль.

И единственная конкуренция, с которой сталкивается владелец баржи, используемой в речном судоходстве, это его коллега, который также ищет работу. Однако владелец баржи может всегда иметь в виду себестоимость при определении цены. Это кажется логичным, но это далеко не правило в речном судоходстве. В частности, долгосрочные расходы, такие как ремонт, вызванный износом и затраты на оплату труда часто забываются.

Счёт фрахта

Как только корабль разгружен в пункте назначения, владелец баржи для речного судоходства может получить плату за перевозку груза.

Раньше эта статья оплачивалась наличными, но в наши дни плата за перевозку груза производится банковским переводом.

Владелец баржи для речного судоходства составляет счёт фрахта и отправляет его фрахтователю, от которого он получил заказ на

плавание вместе с оригиналом коносамента и доказательством того, что груз разгружен. При необходимости комиссия фрахтователя и НДС также рассчитываются в счёте фрахта. Простой также рассчитывается в счёте фрахта.

Подтверждение веса грузов (Официальное подтверждение)

Если было загружено меньше тонн, потому что, например, для загрузки было недостаточно груза, было оговорено, что фрахтователь может вычесть не более 2 ½ % из суммы платы за перевозку грузов.

Расчёт количества загруженного/разгруженного груза осуществляется сертифицированным инспектором оценки осадки, по крайней мере, в случае с баржами - сухогрузами. В случае танкеров, эту функцию выполняет агент по оценке тоннажа.

Плата за перевозку грузов основывается на объёме разгруженного груза.



Тестовые вопросы:

1. Верно, или неверно?

Как определяются цены в речном судоходстве?

- a) На основании схем обусловленных международными конвенциями (Н)
- b) На основании переговоров связанных со спросом и предложением (В)

2. На свободном рынке, цена в области речного судоходства оговаривается перевозчиком и фрахтователем, и в значительной степени определяется спросом и предложением на рынке. Но свою роль играют также и другие факторы. К таким факторам относятся

- a) Продолжительность времени загрузки и выгрузки
 - b) Наценки на приливы и отливы
 - c) Наценки на лёд, отметку уровня воды и возможную посадку корабля на мель
 - d) Все вышеперечисленные
- (d)