



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
24 January 2011
Russian
Original: English, French and
Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Тридцать восьмая сессия

Женева, 16–18 февраля 2011 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Новые поправки к Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям

Записка секретариата

I. Мандат

1. Напоминается, что на своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) решила сохранить неофициальную рабочую группу по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), переименовав ее в "группу экспертов по ЕПСВВП", в составе представителей речных комиссий и заинтересованных правительств. Она поручила этой группе осуществлять мониторинг применения нового текста ЕПСВВП правительствами и речными комиссиями, а также рассматривать последующие предложения по поправкам к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13).

2. Группа экспертов по ЕПСВВП провела три встречи в Женеве 12 февраля, 17 июня и 15 октября 2010 года¹ и одну дополнительную встречу в Страсбурге 10 декабря 2010 года. Группа рассмотрела предложения о поправках, полученные от правительств и от речных комиссий, и приняла лист

¹ Доклады о трех встречах в Женеве представлены в приложениях к документам ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/74 и ECE/TRANS/SC.3/187.

предложений о поправках к четвертому пересмотренному изданию ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4).

3. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), возможно, пожелает рассмотреть список новых поправок к ЕПСВВП, представленный в данном документе, и, при согласии, передать соответствующие предложения на рассмотрение пятьдесят пятой сессии SC.3.

II. Предложения о поправках к ЕПСВВП

4. На основе результатов десятой и двенадцатой встречи 17 июня и 10 декабря 2010, соответственно, группа экспертов по ЕПСВВП предлагает Рабочей группе SC.3/WP.3 рассмотреть новые поправки к ЕПСВВП, предоставленные ниже. Авторы первоначального предложения о поправке указаны в сносках.

5. Поправки к статье 1.01 с)

а) Добавить следующее определение как новый номер 7

Термин "звон сигнального колокола" означает два удара сигнального колокола²

6. Поправки к статье 1.08

а) Добавить к пункту 4 следующее предложение

Для детей весом до 30 кг или в возрасте до 6 лет допускается только индивидуальное спасательное средство жесткой конструкции³

7. Поправки к статье 1.10

а) В пункте 1 b) (к русскому языку не относится)⁴

б) Заменить Официальный идентификационный номер словами Единый европейский официальный номер⁵

8. Поправки к статье 2.01

а) Заменить Официальный идентификационный номер словами Единый европейский официальный номер⁶

9. Поправки к статье 3.01

а) В начале пункта 3 с) добавить если не предписано иное⁷

10. Поправки к статье 3.12

а) Дополнить пункт 3 следующим текстом Ночью: огни в соответствии с пунктом 1 и один мачтовый огонь вместо огней в соответствии с пунктом 2⁸

² Предложение Дунайской комиссии (ДК), (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 11).

³ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 12) и в свете соответствующих положений Полицейских правил плавания по Рейну.

⁴ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 13).

⁵ Предложение Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР).

⁶ Предложение ЦКСР.

⁷ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 18).

11. Поправки к статье 4.07
- а) Заменить существующую статью текстом, предложенным в приложении⁹
12. Поправки к статье 6.01
- а) Добавить новый пункт 2
2. Если не указано иначе, по смыслу настоящей главы правила, применяющиеся к судам, также применяются к конвоям¹⁰.
13. Поправки к статье 6.03, пункт 2
- а) Заменить визуальные сигналы словами визуальные или звуковые сигналы¹¹
- б) В конце предложения исключить буксируемым
14. Поправки к статье 6.04
- а) В конце пункта 1 добавить
- Данное правило применяется, в общем порядке, на внутренних водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены¹².
15. Поправки к статье 6.21
- а) В пункте 5 заменить движение в счале словами движение в составе (два раза)¹³
16. Поправки к статье 7.08
- а) Изменить последнее предложение в пункте 2 следующим образом:
- Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов **или в зонах стоянки, в которых обеспечивается постоянный надзор**¹⁴.
17. Поправки к Главе 10
- а) Предлагается привести положения Главы 10 в соответствие с положениями Конвенции о сборе, хранении и удалении отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях, 1996 года, так как они отражают практику ряда стран членов ЕЭК

⁸ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 22).

⁹ Предложение Австрии.

¹⁰ Правила, касающиеся составов, не всегда ясно определены. Они содержатся в некоторых, но не во всех статьях, таких как статьи 6.03, пункт 2, 6.05 b и 6.11 b. Можно было бы указать где-нибудь в тексте, что правила, применяющиеся к судам, также применяются к составам, если не указано обратное (ЦКСП).

¹¹ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 25).

¹² Предложение Бельгии, нацеленное на более четкое определение правил, применяемых к каналам и другим водным путям, на которых понятия "вниз" и "вверх" не определены.

¹³ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 28) и в свете определения термина «состав» в статье 1.01.

¹⁴ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 29).

ООН. Таким образом, Глава 10 ЕПСВВП может стать первым шагом в согласовании практики стран в этой сфере в более широком масштабе.

18. Поправки к приложению 6

а) В конце раздела III добавить следующее определение:

Термин "звон сигнального колокола" означает два удара сигнального колокола¹⁵.

¹⁵ Предложение ДК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/15, пункт 11).

Приложение

Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система во внутреннем судоходстве

1. Судам, за исключением морских судов, разрешается использовать автоматическую идентификационную систему (АИС) только в том случае, если они оснащены прибором АИС для внутреннего судоходства, соответствующим Международным стандартам для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (Резолюция №63, (ECE/TRANS/SC.3/176)). Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть сертифицированным организацией, уполномоченной на это в соответствующей стране и должен соответствовать радиотелефонным требованиям. Прибор должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии. Малые суда должны быть дополнительно оснащены радиотелефонным оборудованием для сети судно-судно, находящимся в хорошем эксплуатационном состоянии
2. Судам разрешается использовать АИС только в том случае, если введенные в прибор АИС параметры в любой момент времени соответствуют действительным параметрам судна.
3. Компетентные органы могут сделать обязательным наличие приборов АИС для внутреннего судоходства на борту всех судов.
4. От обязанности, упомянутой в пункте 3, освобождаются следующие суда:
 - a) Суда толкаемого состава, за исключением суда, которое обеспечивает основную тягу;
 - b) паромы, не передвигающиеся самостоятельно;
 - c) малые суда.
5. Суда, упомянутые в пункте 4 (a) должны дезактивировать любой транспондер АИС для внутреннего судоходства, находящийся на их борту, пока они являются частью состава.
6. Во время движения по участку реки, согласно пункту 3, должны транслироваться по крайней мере следующие сведения согласно разделу 2 Международных стандартов для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях:
 - a) Идентификационное обозначение пользователя (Идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);
 - b) Название судна;
 - c) Тип судна;
 - d) Европейский идентификационный номер судна (ЕНИ);
 - e) Общая длина судна или состава (с точностью до дм);
 - f) Общая ширина судна или состава (с точностью до дм);
 - g) Тип состава (в случае составов);
 - h) Местоположение (ВГС-84/WGS 84);
 - i) Скорость относительно грунта SOG;

- j) Курс относительно грунта COG;
- k) Точность определения местоположения (ГНСС/ДГНСС);
- l) Время по электронному навигационному прибору (текущая дата и время);
- m) Навигационный статус;
- n) Расположение антенны ГНСС (с точностью до м).

7. Если эти сведения изменяются во время пути, судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:

- a) общей длины;
- b) общей ширины;
- c) типа состава;
- d) навигационного статуса;
- e) расположения антенны ГНСС (с точностью до м).

8. Обязанности согласно пункту 6 не действуют в период нахождения на стоянке:

- a) в зоне пристаней, обозначенных знаками, или
- b) в портах.

9. При передаче сообщений через АИС для внутреннего судоходства следует соблюдать дисциплину радиообмена.
