



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Пятьдесят седьмая сессия**

Женева, 16–18 октября 2013 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил
безопасности на внутренних водных путях: Европейские
правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)
(пересмотренная Резолюция № 24)****Новые предложения по поправкам к ЕПСВВП****Записка секретариата****I. Мандат**

1. На пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) решила сохранить свою 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 наблюдать за исполнением новых ЕПСВВП правительствами и речными комиссиями, а также рассматривать последующие предложения по поправкам к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13).

2. На своей сорок второй сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) одобрила поправки к ЕПСВВП, содержащиеся в сводном документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/2, внеся в них ряд исправлений (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, пункт 24).

3. Рабочей группе предлагается рассмотреть и одобрить в предварительном порядке приведенные ниже предложения по поправкам к ЕПСВВП, представленные SC.3/WP.3. Текст, выделенный жирным шрифтом, содержит дополнительные положения к существующим формулировкам. Текст, выделенный зачеркиванием, надлежит исключить.

II. Предложения по поправкам к четвертому пересмотренному изданию ЕПСВВП

4. Первоначальные авторы предложений и комментарии секретариата указаны в подстрочных примечаниях.

A. Поправки к главе 1

5. Раздел b), пункт 2) статьи 1.01 *изменить* следующим образом (к тексту на русском языке не относится)¹:

"Термин "буксируемый состав" означает любое соединение, состоящее из одного или нескольких судов, плавучих установок или соединений плавучих материалов, буксируемых одним или несколькими моторными судами; эти последние являются частью состава и называются буксирами;"

6. Пункт 3 статьи 1.08 *изменить* следующим образом²:

"**Требования, изложенные в пунктах 1 и 2 выше**, считаются выполненными, когда у судна имеется судовое свидетельство, выданное в соответствии с Рекомендациями, касающимися согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (Резолюция № 61), или другое признанное судовое свидетельство, и когда конструкция и оснащение судна соответствуют содержанию судового свидетельства".

[7. Пункт 4 статьи 1.08 *дополнить* новым предложением *следующего содержания*²:

"**Помимо спасательных жилетов, указанных в пунктах 10–5.4.2.1 iii) и 10–5.4.3 ii) Рекомендаций, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (резолюция № 61), пассажирские суда должны быть оснащены дополнительными спасательными жилетами жесткой конструкции для детей весом до 30 кг или в возрасте до шести лет в количестве, равном 10% общего числа пассажиров**".³

B. Поправки к главе 3

[8. Статью 3.01 *дополнить* новым пунктом 4 *следующего содержания*²:

"**При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда, толкаемые или буксируемые и составы, счаленные грунты [и малые суда]**⁴ могут нести то-

¹ Предложено секретариатом.

² Предложено Бельгией.

³ Данное предложение по поправкам было решено вернуть на рассмотрение Группы экспертов по ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, пункт 24). Рабочая группа возможно пожелает отложить рассмотрение данного предложения до дальнейшего рассмотрения SC.3/WP.3.

⁴ Предложено секретариатом: Рабочая группа, возможно, пожелает исключить ссылку на малые суда с учетом того, что термин "судно", определенный в пункте а) 1 статьи 1.01, охватывает также малые суда.

повые огни, предписанные в настоящей главе, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно".]⁵

9. Пункт 3 статьи 3.04 *изменить* следующим образом²:

"Должны соблюдаться следующие минимальные размеры:

- a) в случае цилиндров: **высота 0,80 м и диаметр 0,50 м;**
- b) в случае шаров: **диаметр 0,60 м;**
- c) в случае конусов: **высота 0,60 м и диаметр основания 0,60 м;**
- d) в случае двойных конусов: **высота 0,80 м и диаметр основания 0,50 м"**.

10. Пункт 2 статьи 3.08 *изменить* следующим образом⁶:

"Ночью одиночное моторное судно может, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня, ~~таким образом, чтобы расстояние между этими двумя огнями по горизонтали по крайней мере в три раза превышало расстояние по вертикали.~~ Одиночное моторное судно длиной более 110 м должно нести этот второй топовый огонь".

11. Пункт 5 статьи 3.08, пункт 5 статьи 3.09, пункт 3 статьи 3.10, пункт 3 статьи 3.11 и пункт 7 статьи 3.13 *исключить* и соответствующим образом *изменить* нумерацию последующих пунктов².

12. Пункт 3 статьи 3.14 *изменить* следующим образом²:

"Суда, совершающие перевозки определенных взрывоопасных веществ, указанных в ВОПОГ, должны нести помимо сигнализации, предписанной другими положениями настоящих Правил, следующую сигнализацию в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ:

Ночью:
три синих огня;

Днем:
три синих конуса вершиной вниз,

как указано в ВОПОГ, глава 3.2, таблица А, колонка (12).

Эти сигнальные знаки должны быть расположены на расстоянии около 1 м один над другим в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон. **Три синих конуса можно заменить тремя синими конусами на носу и тремя синими конусами на корме судна на высоте не менее 3 м"**.

13. Пункт 1 статьи 3.16 *изменить* следующим образом:

"Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

⁵ Данное предложение по поправкам было заменено поправкой, предложенной ЦКСР, содержащейся в ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10, стр. 12 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, приложение, пункт 23). Рабочая группа возможно пожелает отложить рассмотрение данного предложения до дальнейшего рассмотрения SC.3/WP.3..

⁶ Предложено Словакией.

Ночью:

- a) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м; ~~однако эта высота может быть уменьшена, если длина паромы составляет менее 20 м;~~⁶
- b) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным выше в подпункте a);

Днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 5 м.

Высота расположения ясного белого огня и зеленого шара может быть уменьшена, если длина паромы составляет менее 20 м⁷.

14. Редакцию пункта 3 статьи 3.20 *изменить следующим образом*²:

"Малое судно, ~~за исключением судовых шлюпок,~~ может нести вместо огней, предписанных в пунктах 1 ~~и 2~~ выше для использования ночью, обыкновенный белый огонь, расположенный в соответствующем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон".

15. *Добавить* новый подпункт d) к пункту 4 статьи 3.20 следующего содержания²:

"Когда судовые шлюпки стоят вблизи судов, которым они принадлежат".

16. Подпункт a) пункта 1 статьи 3.25 *изменить следующим образом*⁶:

"Со стороны или сторон, с которых фарватер свободен:

Ночью:

два обыкновенных зеленых огня или два ясных зеленых огня, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим,

Днем:

два зеленых двойных конуса, помещаемых на расстоянии около 1 м один над другим, ~~и в соответствующих случаях;~~"

17. Статью 3.31 *изменить следующим образом*¹:

"1. Если установленные положения запрещают доступ на борт лицам, не принадлежащим к служебному персоналу, то это запрещение должно быть обозначено:

белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением запрещающего жеста рукой или, в качестве варианта, белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.

Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.

⁷ Предложено Группой экспертов по ЕПСВВП.

2. При необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью".
18. Статью 3.32 *изменить следующим образом*¹:
- "1. Если другими установленными положениями запрещается
- a) курить,
 - b) использовать незащищенные осветительные устройства или огни,
- то на борту это запрещение должно быть **обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением горящей спички или, в качестве варианта, белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением дымящейся сигареты.**
- Эти щитки должны при необходимости помещаться на борту или на сходнях. В отступление от предписаний пункта 3 статьи 3.03 их диаметр должен составлять около 0,60 м.
2. Ночью эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны с обеих сторон судна".

[С. Поправка к главе 4

19. Существующий текст статьи 4.07 *заменить следующим текстом*⁸:
- "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 Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (Резолюция № 63 (ECE/TRANS/SC.3/176)). Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть сертифицирован организацией, уполномоченной на это в соответствующей стране, и должен соответствовать радиотелефонным требованиям. Прибор должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии. Если АИС для внутреннего судоходства используется на малом судне, то оно должно быть дополнительно оснащено 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 или состава.
 3. Все суда, за исключением морских судов, оборудованных АИС класса А по стандарту ИМО, должны быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства.

⁸ Предложено Австрией.

4. От обязанности, упомянутой в пункте 3, освобождаются следующие суда:

- a) суда толкаемого состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;
- b) паромы, не передвигающиеся самостоятельно;
- c) малые суда.

5. Суда, упомянутые в пункте 4 а), должны дезактивировать любой транспондер АИС для внутреннего судоходства, находящийся на их борту, пока они являются частью состава.

6. С судна на ходу на участке реки, где в соответствии с пунктом 3 компетентные органы ввели обязательное наличие приборов АИС для внутреннего судоходства, должны транслироваться по крайней мере следующие сведения:

- a) идентификационное обозначение пользователя (Идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);
- b) название судна;
- c) тип судна;
- d) единый европейский идентификационный номер (ENI) судна или номер ИМО;
- e) длина габаритная судна или состава (с точностью до дм);
- f) ширина габаритная судна или состава (с точностью до дм);
- g) тип состава (в случае составов), за исключением морских судов, оборудованных АИС класса А по стандарту ИМО;
- h) местоположение (ВГС-84);
- i) скорость относительно грунта (SOG);
- j) курс относительно грунта (COG);
- k) точность определения местоположения (ГНСС/ДГНСС);
- l) время по электронному навигационному прибору (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) длины габаритной;
- b) ширины габаритной;
- 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".]⁹

D. Поправки к главе 6

20. Последнее предложение пункта 4 статьи 6.03-бис *изменить* следующим образом (к тексту на русском языке не относится)¹:

"Положения данного пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам".

21. Текст после точки с запятой в подпункте 1 d) i) пункта 1 статьи 6.07 *изменить* следующим образом¹:

"однако это положение не применяется ~~при ветренном плавании малых и других судов~~ **к малым судам по отношению к другим судам;**"

22. Предложение, следующее за подпунктом iii) d) пункта 1 статьи 6.07, *изменить* следующим образом (к тексту на русском языке не относится)¹:

"Данное положение не применяется к малым парусным судам по отношению к другим судам.",

и *выделить* его в виде абзаца, с тем чтобы выровнять его с подпунктом iii).

23. Подпункт а) статьи 6.11 *изменить* следующим образом²:

"Как правило, на участках, обозначенных сигналами А.2 и А.4 (приложение 7)".

24. Подпункт b) статьи 6.11 *изменить* следующим образом²:

"Между составами в районах, обозначенных знаками А.3 и А.4.1 (приложение 7). Однако это запрещение не применяется, когда по крайней мере один из составов является толкаемым составом, максимальные размеры которого не превышают 110 м x 12 м".

25. *Добавить* в статью 6.27 новые пункты 3 и 4 следующего содержания²:

"3. В отступление от пункта 2 выше, в случае плотин с мостом проход через пролет может также разрешаться, если он обозначен:

знаком D.1a или D.1b (приложение 7), расположенным на мосту над фарватером.

4. Волочить якоря, тросы или цепи через плотину или около нее запрещается".

⁹ Данное предложение по поправкам было решено вернуть на рассмотрение Группы экспертов по ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, пункт 24). Рабочая группа возможно пожелает отложить рассмотрение данного предложения до дальнейшего рассмотрения SC.3/WP.3.

26. Пункт 11 статьи 6.28 *изменить* следующим образом²:
- "При приближении к местам отстоя судов около шлюзов, а также при входе в шлюзы и при выходе из них высокоскоростные суда должны двигаться со скоростью, не позволяющей причинить никакого ущерба шлюзам или судам ~~или плавучему материалу~~ и не создающей никакой опасности для лиц, находящихся на борту".
27. *Добавить* в статью 6.28 новый пункт 13 следующего содержания²:
- "Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например в случае судоподъемников и аппарелей"**.
28. *Добавить* в статью 6.28-бис новый пункт 5 следующего содержания²:
- "Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например в случае судоподъемников и аппарелей"**.
29. Статью 6.29 *изменить* следующим образом²:
- "1.** В отступление от пункта 3 статьи 6.28 правом первоочередного прохода через шлюзы пользуются:
- а) **суда, несущие знак, описанный в статье 3.27;**
 - б) **суда, несущие знак, описанный в статье 3.17.**
- 2.** Если суда, упомянутые в подпунктах а) и б) выше, приближаются к местам отстоя в районе шлюзов или находятся в них на стоянке, другие суда должны, по возможности, максимально облегчать проход таких судов.
- 3.** Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например в случае судоподъемников и аппарелей".
30. Текст пункта 2 статьи 6.30 *изменить* следующим образом (к тексту на русском языке не относится)¹:
- "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. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства. Малые суда при плавании в условиях ограниченной видимости должны использовать канал, отведенный для связи между судами, или канал, отведенный для связи компетентными органами".
31. В пунктах 2 и 5 статьи 6.32 и в пункте 1 с) статьи 6.33 после слов "свою категорию" *добавить* **"(например, состав, высокоскоростное судно, малое судно)"**.^{2,10}
32. *Исключить* в тексте пункта 6 статьи 6.32 на французском языке слово "poussés"².

¹⁰ Группа экспертов по ЕПСВВП сочла, что в случае включения определения "крупное судно" слова "в свою категорию (например, состав, высокоскоростное судно, малое судно)", приведенные в вышеупомянутых статьях и пунктах, можно было бы заменить на: "о том, является ли оно крупным судном, малым судном и высокоскоростным судном, свое".

Е. Поправки к главе 7

33. Текст пункта 2 статьи 7.02 *изменить* следующим образом²:

"На участках, на которых стоянка запрещена на основании положений приведенного выше пункта 1 а)–d), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на стоянку лишь в зонах стоянки, обозначенных знаками E.5–E.7.1 (приложение 7), с соблюдением условий, определенных ниже в статьях 7.03–7.06".

34. Пункт 1 статьи 7.08 *изменить* следующим образом²:

"На борту судов, стоящих на фарватере, ~~и на находящихся на стоянке наливных судах, перевозящих опасные грузы~~, должна постоянно находиться достаточная вахта".

35. Пункт 2 изменить следующим образом¹¹:

"На борту находящихся на стоянке судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, или судов, которые не были дегазированы после перевозки веществ, указанных в пунктах 1, 2 и 3 статьи 3.14, должна постоянно находиться достаточная вахта. Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов. ~~Однако суда, находящиеся на стоянке в акватории портов или в зонах стоянки, в которых обеспечивается постоянный надзор, освобождены от выполнения данного предписания.~~"

36. Пункт 3 статьи 7.08 *изменить* следующим образом²:

На борту пассажирских судов, ~~перевозящих пассажиров~~, во время нахождения на борту пассажиров должна постоянно находиться достаточная вахта.

- [37. *Добавить* статью 7.09 "Разрешенная стоянка вдоль борта судна" следующего содержания²:

"Стоящее у причала судно не должно препятствовать стоянке или швартовке ~~вдоль него~~ к своему борту другого судна, ~~получающего~~ для обеспечения ему доступа к причалу, за исключением стоянки или швартовки для проведения погрузочно-разгрузочных работ".]¹²

- [38. *Добавить* статью 7.10 "Взаимодействие судов при ~~отплытии~~ отчаливании или перемещении судна и обеспечение пространства для маневра маневрирования" следующего содержания²:

¹¹ Группа экспертов по ЕПСВВП на семнадцатом совещании сняла свое предложение по поправке к пункту 2 статьи 7.08 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3, пункт 9), так как понятие "постоянный надзор", вводимое на основании этой поправки, может толковаться по-разному. Первоначально Группа намеревалась сформулировать общее правило вместо того, чтобы предоставлять компетентным органам возможность принимать решение. Поскольку при формулировании данного положения в качестве общего правила возникли соответствующие трудности, Группа решила снять свое предыдущее предложение по поправке, не усложняя текст ЕПСВВП.

¹² Данное предложение по поправкам было решено вернуть на рассмотрение Группы экспертов по ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, пункт 24). Рабочая группа возможно пожелает отложить рассмотрение данного предложения до дальнейшего рассмотрения SC.3/WP.3.

"Когда суда поставлены на стоянку борт у к борта борту, каждое из них ~~обеспечивает взаимодействие~~ должно оказывать содействие другому, ~~если одно из них~~ которое намеревается ~~отплыть~~ отчалить, или переместиться или ~~если другое судно намеревается~~ получить доступ к причалу для перевалки груза".¹³

Е. Поправки к главе 8

39. Заголовок главы 8 *изменить* следующим образом (к тексту на русском языке не относится)¹:

"ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ"

40. Пункт 4 b) статьи 8.01 *изменить* следующим образом²:

"Погасить все незащищенные ~~осветительные устройства~~ источники света и огни;"

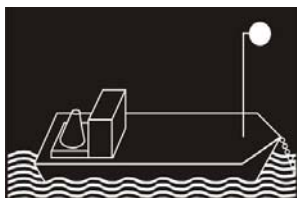
Г. Поправки к приложению 3

41. Пункт 1.1 приложения 3 *изменить* следующим образом⁶:

"Приведенные ниже рисунки относятся к сигнализации, предусмотренной в статьях главы 3 ЕПСВВП; ~~они не относятся к сигнализации, предусмотренной или разрешенной в подстрочных примечаниях~~".

42. В разделе 2 добавить рис. 33b, похожий на рис. 31b и 32b, с тремя конусами на носу и корме судна².

43. Рис. № 46, относящийся к ночной сигнализации согласно приложению 3.2, *заменить* следующим рисунком²:



44. *Изменить* Описание рис. № 48 следующим образом:

"Статья 3.20, пункт ~~34~~: Малые суда ~~на стоянке~~, **стоящие** находящиеся на **стоянке на открытом месте**²".

Н. Поправки к приложению 7

45. Пояснительный текст для знака E.19 в приложении 7 к тексту на русском языке *изменить* следующим образом⁶:

"Плавание ~~гребных~~ судов, которые не являются ни моторными, ни парусными, разрешено".

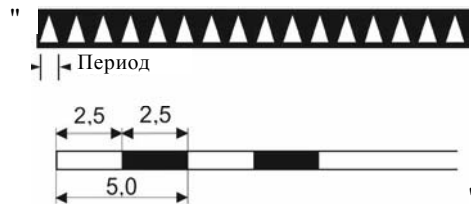
¹³ Данное предложение по поправкам было решено вернуть на рассмотрение Группы экспертов по ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, пункт 24). Рабочая группа возможно пожелает отложить рассмотрение данного предложения до дальнейшего рассмотрения SC.3/WP.3.

I. Поправки к приложению 8

46. *Заменить* Первую часть рис. 14 в пункте 3 раздела IV приложения 8:



следующим изображением⁶:



47. *Восстановить* подзаголовок А в разделе V в тексте на русском языке следующего содержания⁶:

"А. *Обозначение опор мостов (в случае необходимости)*"

48. Пункт 2 раздела VII в тексте на русском языке *изменить* следующим образом⁶:

"Характер запрещения или ограничения ~~может~~ **должен**, по мере возможности, обозначаться в письменном виде (например, на картах) и с помощью информации на месте".