



---

## **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)**

### **Осуществление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (документ о ходе осуществления ЕПСВВП)**

#### **Записка секретариата**

#### **I. Мандат**

1. На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту поручила секретариату распространить вопросник для сбора информации о процессе обеспечения применения четвертого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП 4) (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13). Ниже приводится обновленный вариант первоначального документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2011/7), включая новые ответы, полученные от Бельгии и Литвы (ECE/TRANS/SC.3/2012/15), и дополнительные ответы на вопросник ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/1), поступившие в секретариат от Австрии, Венгрии и Румынии.

## II. Осуществление ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями

### A. Применение ЕПСВВП государствами-членами

2. В соответствии с информацией, полученной секретариатом о положении в связи с применением резолюций ЕЭК ООН в области внутреннего судоходства, национальное законодательство в данной области нижеследующих государств – членов ЕЭК ООН полностью (А) или частично (Р) основано на ЕПСВВП:

<i>Страна</i>	<i>Ход осуществления ЕПСВВП</i>	<i>Дополнительная информация</i>
Австрия	А	После принятия ЕПСВВП 4 Австрия способствовала согласованию ЕПСВВП и Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) <sup>1</sup> . Национальные правила практически идентичны ЕПСВВП <sup>4</sup> .
Беларусь	А	
Бельгия	С	В настоящее время применяется законодательство, основанное на втором пересмотренном издании ЕПСВВП (Королевский указ от 24 сентября 2006 года). Ведется работа с целью привести его в соответствие с ЕПСВВП 4 <sup>2</sup> .
Болгария	А	Болгария применяет новое издание ОППД, основанное на ЕПСВВП 4 <sup>3</sup> .
Хорватия	А	
Чешская Республика	А	
Финляндия	А	
Франция	С	
Германия	А	
Венгрия	А	
Ирландия	А	
Италия	А	
Литва	А	
Люксембург	С	

<sup>1</sup> Информация, представленная на двенадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 10 декабря 2010 года.

<sup>2</sup> Информация, представленная на пятьдесят шестой сессии SC.3 25 сентября 2012 года.

<sup>3</sup> Информация, переданная в секретариат в июле 2011 года.

<i>Страна</i>	<i>Ход осуществления ЕПСВВП</i>	<i>Дополнительная информация</i>
Нидерланды	С	В 2011 году правительство Нидерландов приняло стратегию согласования национального законодательства в области внутреннего судоходства. С тем чтобы провести сравнение существующих правил, которые различаются по шести регионам, с ЕПСВВП 4, последние были переведены на голландский язык. Поставлена задача к 2015 году иметь один законодательный документ по внутреннему судоходству, основанный на ЕПСВВП <sup>4</sup> .
Норвегия		
Польша	А	
Республика Молдова	А	
Румыния	А	
Российская Федерация	Р	Идет работа по пересмотру национальных Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации. Пересмотренные правила будут опубликованы в конце 2013 года <sup>4</sup> .
Сербия	А	
Словакия	А	
Швейцария	А	
Турция	А	
Украина	А	
Соединенное Королевство	А	
Соединенные Штаты Америки	А	

*Пояснения:* А – резолюция применяется;  
С – вопрос о применении рассматривается;  
N – резолюция не применяется;  
Р – резолюция применяется частично;  
Незаполненная графа – информация отсутствует.

<sup>4</sup> Информация, представленная на девятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 12 февраля 2013 года.

## **В. Применение ЕПСВВП речными комиссиями**

3. В соответствии с информацией, полученной секретариатом, положение дел с применением ЕПСВВП речными комиссиями является следующим:

а) Дунайская комиссия (ДК): решением своей семьдесят пятой пленарной сессии (CD/SES 75/24) от 14 декабря 2010 года ДК приняла новое издание ОППД, в которое включены положения ЕПСВВП 4. Этим решением государствам – членам ДК рекомендуется применять пересмотренные правила с 1 января 2012 года. В настоящее время ДК осуществляет сбор местных правил, с тем чтобы включить их в главу 9<sup>4</sup>.

б) Центральная комиссия по судоходству на Рейне (ЦКСР): ЦКСР провела подробное сравнение ЕПСВВП 4 и Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) в тесном сотрудничестве с Мозельской комиссией и ЕЭК ООН на основе текста ЕПСВВП на немецком языке. В ходе этой деятельности ЦКСР определила ряд статей в ЕПСВВП, которые должны быть взяты из ПППР, и представила их на рассмотрение Группы экспертов по ЕПСВВП<sup>4</sup>.

в) Мозельская комиссия (МК): Было завершено сравнение Мозельских правил, ПППР и ЕПСВВП. На следующем этапе будут выявлены изменения, которые требуется внести в Полицейские правила плавания по Мозелю для приведения их в соответствие с ЕПСВВП. К делегациям от Мозельской комиссии будет обращена просьба принять решение о целесообразности внесения поправок в Полицейские правила плавания по Мозелю и утверждения текста ЕПСВВП в качестве общего основного документа либо о сохранении отличающегося от ЕПСВВП текста Мозельских правил<sup>4</sup>.

г) Международная комиссия по бассейну реки Сава (Савская комиссия, или СК): ЕПСВВП 4 было включено в правила Комиссии по реке Сава решением № 1S-24-O-10-27/2-2 КС от 27 октября 2010 года, которое вступило в силу 1 июня 2011 года. ЕПСВВП 4 применяется в полном объеме; местные правила содержатся в главе 11<sup>4</sup>.

## **III. Существующие региональные и национальные особые предписания в соответствии с главой 9 ЕПСВВП**

4. В приведенной ниже таблице представлены ответы на вопросник по ЕПСВВП, полученные от правительств Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Турции, Украины и Чешской Республики и от Мозельской комиссии.

**Глава 1: "Общие положения"**

- Статья 1.01 а) 5 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.02 следующие администрации указывают в судовом свидетельстве, что судно является высокоскоростным судном:
1. Австрия;
  2. Болгария;
  3. Венгрия: Высокоскоростные суда должны быть классифицированы утвержденным учреждением по выдаче классификационного свидетельства, которое удостоверяет категорию высокоскоростных судов;
  4. Литва;
  5. Румыния;
  6. Сербия (предусмотрено новым проектом законодательства);
  7. Турция.
- Статья 1.01 а) 9 В соответствии с пунктом 2 статьи 9.02 следующие администрации используют термин "маломерные суда" в качестве подкатегории "малых судов" для обозначения всех судов длиной менее 7 м, включая гребные суда любой длины:
1. Беларусь;
  2. Литва;
  3. Нидерланды (термин "маломерное судно" не используется в качестве подкатегории "малых судов", однако в рамках категории "малых судов" имеется особая подкатегория "высокоскоростных малых судов", включающая в первую очередь малые суда, способные развивать скорость свыше 20 км/ч);
  4. Российская Федерация (в настоящее время этот термин применяется ко всем малым судам, однако после пересмотра национальных Правил плавания по внутренним водным путям, который осуществляется в настоящее время, определение термина "маломерное судно" будет согласовано с термином, содержащимся в ЕПСВВП).
- Статья 1.01 а) 10 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.02 следующие администрации используют иное определение "водного мотоцикла":
1. Австрия: используется аналогичное определение, однако водные мотоциклы длиной менее 4 м определяются как плавучий материал;
  2. Беларусь (вместо термина "водный мотоцикл" используется термин "гидроцикл");
  3. Германия: термин "водный мотоцикл" не включен в правила внутреннего водного транспорта Германии (Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung). Этот вопрос регулируется специальными инструкциями по водным мотоциклам;
  4. Венгрия: данное определение содержит ограничение длины – менее 4 м;
  5. Нидерланды: все такие суда охватываются термином "водный скутер", определение которого содержится в статье 1.01 а) 18 правил Нидерландов);
  6. Российская Федерация: термин "водный мотоцикл" в официальных документах используется, однако при этом определение данного термина отсутствует);

---

 Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания
 

---

7. Сербия: используется аналогичное определение, однако вместо термина "водный мотоцикл" используется термин "скутер");
8. Словакия;
9. Турция;
10. Мозельская комиссия: этот термин не используется в Полицейских правилах плавания по Мозелю (ППМ), в которых данный тип судна охватывается термином "малое судно".
- Статья 1.02 В соответствии с пунктом 4 статьи 9.02 следующие администрации не предписывают положения статьи 1.02 для некоторых соединений плавучего материала и немоторных судов некоторых счаленных групп:
1. Чешская республика;
2. Германия: нет необходимости в том, чтобы на толкаемом судне толкаемого состава находился судоводитель, однако предусматривается подчинение судоводителю толкача. Если толкаемая баржа входит в состав счаленной группы, судоводитель первого судна может выполнять обязанности судоводителя толкаемой баржи;
3. Литва;
4. Турция;
5. Украина: в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача с левой стороны является водителем состава.
- Статья 1.09 В соответствии с пунктом 5 статьи 9.02 следующие администрации предписывают другие положения в отношении возраста для управления малым судном:
1. Беларусь: не моложе 18 лет;
2. Бельгия: да, в отношении прогулочных судов, большинство из которых являются также малыми судами (18 лет – для управления прогулочным судном, длина корпуса которого составляет не менее 15 м, или прогулочным судном, которое может достичь скорости 20 км/ч; 16 лет – для управления другими прогулочными судами, если мощность их двигателей составляет менее 7 355 Вт);
3. Беларусь: не моложе 18 лет;
4. Чешская республика;
5. Германия: на отдельных участках с весьма ограниченным движением, несложными условиями плавания и при отсутствии пассажирского движения возраст для управления малыми судами – 12 лет, при условии что лицо имеет при себе удостоверение личности, выданное одной из аффилированных ассоциаций водного спорта Германии. Выдавая такое удостоверение, ассоциация гарантирует соблюдение основных правил безопасности плавания. В некоторых случаях эта возможность ограничивается судами длиной менее 5 м и мощностью двигателя не более 3,68 кВт;
6. Нидерланды: суда, не оснащенные двигательной установкой, за исключением парусных яхт длиной более 7 м – без ограничений по возрасту; парусные яхты длиной более 7 м – с 16 лет; малые моторные суда длиной менее 7 м и максимальной скоростью 13 км/ч – с 12 лет, а любые более крупные суда – с 16 лет; любые высокоскоростные малые суда – с 18 лет; высокоскоростные суда – с 18 лет;
7. Российская Федерация: не моложе 18 лет;

*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*

8. Сербия: с 16 лет для малых судов, оснащенных двигателями мощностью не более 2,9 кВт, и с 18 лет для малых судов с двигателями неограниченной мощности;
9. Словакия: с 16 лет, если судно используется для занятий спортом;
10. Турция;
11. Украина: не моложе 18 лет;
12. Мозельская комиссия: положения в отношении возраста для управления малым судном без собственной механической тяги отсутствуют.

## Статья 1.10

В соответствии с пунктом 6 статьи 9.02 следующие администрации требуют наличия на борту судна дополнительных документов, помимо тех, которые предусмотрены статьей 1.10 (1):

1. Австрия: а), с), d), e), f) – при наличии соответствующего требования, g) – предусмотрено не полицейскими правилами, а в региональном соглашении, h), i), j), к), l), m), n) – предусмотрено не полицейскими правилами, а в ВОПОГ, о); кроме того: свидетельство о содержании серы в топливе и сертификаты, подтверждающие проведение экспертизы средств индивидуальной защиты.
2. Бельгия: документ, упомянутый в пункте n) статьи 9.02 (6);
3. Болгария: документы, упомянутые в подпунктах с)–h) и j)–n) статьи 9.02 (6);
4. Германия: документы, упомянутые в подпунктах q), r) и s), не должны находиться на борту судна (на основе рейнских предписаний);
5. Венгрия: требуются документы а)–q) и s), а также сертификат на якорную цепь и сертификат на кабель крана для плавучих кранов;
6. Литва: документы, упомянутые в подпунктах с)–e), h)–o), q)–r) статьи 9.02 (6);
7. Нидерланды: документы, упомянутые в пункте 1 статьи 9.02, и свидетельство о регистрации для высокоскоростных малых судов;
8. Российская Федерация: документы, упомянутые в подпунктах с)–f), h), l)–n), q) и s) статьи 9.02 (6);
9. Сербия: все документы, упомянутые в статье 9.02 (6) плюс журнал учета отходов, а также журнал инспекции;
10. Словакия: документы, упомянутые в подпунктах e), h), j)–n) и q)–s) статьи 9.02 (6);
11. Турция: документы, упомянутые в подпунктах а), с), e), h), l), o), p) и s) статьи 9.02 (6);
12. Украина: список документов не включен в правила плавания; он приведен в Инструкции о порядке осмотра судов, которые осуществляют плавание на внутренних водных путях Украины, от 19 апреля 2001 года (№ 225);
13. Мозельская комиссия: документы, упомянутые в подпунктах а)–г). Однако наличие упомянутого в подпункте с) свидетельства для радиолокатора требуется только в том случае, если удостоверением судоводителя не предусматривается разрешение на плавание при помощи радиолокатора, обозначаемое в удостоверении буквой "R". Применительно к судам для проведения работ,

не оборудованным рулевой рубкой и жилыми помещениями, документы, требуемые в подпунктах а) и f), должны иметься в наличии только на месте стройки.

## **Глава 2: "Марки и шкалы осадки; обмер судов"**

Статья 2.02 В соответствии со статьей 9.03 следующие администрации предписывают другие положения для малых судов, которые не являются ни моторными, ни парусными судами, для досок с парусом или для малых судов длиной менее 7 м:

1. Бельгия: все малые суда, за исключением прогулочных судов менее 5 м в длину и немоторных судов менее 20 м в длину;
2. Нидерланды: наличие регистрационных знаков требуется только для крупных судов и высокоскоростных малых судов;
3. Российская Федерация;
4. Словакия (для спасательных шлюпок);
5. Турция.

## **Глава 3: "Визуальная сигнализация судов"**

Раздел II главы 3 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.04 следующие администрации не требуют несения судами дневной ходовой сигнализации:

1. Беларусь: несение судами дневной ходовой сигнализации не предусматривается;
2. Германия: не требуется несения сигнализации в случае буксирования счаленных групп (пункт 2 статьи 3.11 ЕПСВВП), и не требуется несения дневной сигнализации в случае паромов (статья 3.16 ЕПСВВП); не предусматривается несение альтернативной сигнализации в случаях, упомянутых в пункте 1 (второе предложение) статьи 3.20 и в пунктах 2 и 3 статьи 3.20 ЕПСВВП. Не предусматривается сигнализация для судов с ограниченной маневренностью, для рыболовецких судов, тянущих сети, для судов, занятых минным тралением, или для судов лоцманской службы;
3. Российская Федерация: имеются значительные различия по сравнению с ЕПСВВП в несении дневной сигнализации;
4. Турция;
5. Украина: национальных правил несения дневной сигнализации не существует, за исключением статей 3.27, 3.28 и 3.36, пункт 1;
6. Мозельская комиссия: несение дневной ходовой сигнализации требуется только в случае буксируемых составов; толкаемых буксируемых составов; судов, перевозящих определенные опасные грузы; судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м; судов, пользующихся преимущественным правом прохода; и судов на ходу, которые не поддаются контролю. Однако в условиях ограниченной видимости суда должны нести ночную ходовую сигнализацию.



*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*

Статья 3.08, пункт 1	<p>В соответствии с пунктом 2 статьи 9.04 следующие администрации предписывают: а) высоту топовых огней менее 5 м или б) другие кормовые огни, помимо тех, которые рекомендованы в статье 3.08 (1) с):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Австрия: да, только в отношении подпункта а) (4 м для судов длиной менее 40 м);</li> <li>2. Беларусь: да, только в отношении подпункта а);</li> <li>3. Бельгия: да, только в отношении подпункта а) (4 м для судов длиной менее 40 м);</li> <li>4. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта а) – 4 м;</li> <li>5. Германия: да, в отношении подпунктов а) и б); правилами определяется лишь то, что должны быть установлены кормовой и топовый огни, без указания высоты);</li> <li>6. Литва: да, только в отношении подпункта а);</li> <li>7. Румыния: да, только в отношении подпункта а);</li> <li>8. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б);</li> <li>9. Турция: да, только в отношении подпункта а);</li> <li>10. Мозельская комиссия: да, только в отношении подпункта б) и только для судов длиной менее 40 м.</li> </ol>
Статья 3.09, пункт 1 а)	<p>В соответствии с пунктом 3 статьи 9.04 следующие администрации предписывают высоту верхнего топового огня менее 5 м:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Бельгия: 4 м для судов длиной менее 40 м;</li> <li>2. Германия: правилами определяется лишь то, что должен быть установлен кормовой огонь, без указания высоты;</li> <li>3. Беларусь;</li> <li>4. Чешская Республика;</li> <li>5. Российская Федерация;</li> <li>6. Мозельская комиссия: да, но только для судов длиной менее 40 м.</li> </ol>
Статья 3.10, пункт 1	<p>В соответствии с пунктом 4 статьи 9.04 следующие администрации а) предписывают использование ясных огней на водных путях небольшой ширины или б) разрешают несение топовых и бортовых огней на толкаче:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Беларусь: да, только в отношении подпункта б);</li> <li>2. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта б);</li> <li>3. Германия: высота 5 м для топового огня не указана;</li> <li>4. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б);</li> <li>5. Сербия: да, в отношении подпунктов а) и б);</li> <li>6. Турция: да, в отношении подпунктов а) и б);</li> <li>7. Украина: да, только в отношении подпункта б).</li> </ol>
Статья 3.11	<p>В соответствии с пунктом 5 статьи 9.04 следующие администрации рассматривают счаленную группу, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 23 м в ширину, как одиночное моторное судно:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Австрия: правило, аналогичное правилу в ОППД – счаленные группы, наибольшие размеры которых не превышают 110 м в длину и 12 м в ширину, рассматриваются как одиночные моторные суда;</li> <li>2. Болгария;</li> </ol>

*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*

3. Германия: толкаемый состав длиной не более 110 м и шириной не более 12 м рассматривается как одиночное моторное судно такой же длины и ширины. Счаленная группа, длина которой превышает 140 м, рассматривается как толкаемый состав такой же длины;
4. Венгрия: согласно Правилам судовождения Венгрии счаленная группа, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 12 м в ширину, рассматривается как одиночное моторное судно;
5. Турция.
- Статья 3.14 В соответствии с пунктом 6 статьи 9.04 следующие администрации а) разрешают использовать на морских судах, временно находящихся в зонах внутреннего судоходства, вместо сигнализации, предписанной в пунктах 1, 2 и 3 статьи 3.14, дневную и ночную сигнализацию, предписанную в Рекомендациях по безопасной перевозке опасных грузов и соответствующей деятельности в районах портов, принятых Комитетом по безопасности на море Международной морской организации (ночью – неподвижный круговой красный огонь, а днем – флаг "В" Международного свода сигналов), и б) предписывают вместо синих огней (или конусов) красные огни (или конусы):
1. Бельгия: да, только в отношении подпункта а);
  2. Беларусь: да, только в отношении подпункта б);
  3. Литва: да, только в отношении подпункта а);
  4. Румыния: статья 1.02, пункт 2, часть II, Специальные положения о плавании по Дунаю, сектор между Сулиной и портом Браилов (175 км) "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе" – издание 2013 года;
  5. Российская Федерация: да, в отношении подпункта б);
  6. Сербия: да, в отношении подпунктов а) и б); в отношении подпункта б) – только в случае судов, перевозящих взрывчатые вещества;
  7. Турция: да, только в отношении подпункта б);
  8. Украина: да, только в отношении подпункта а).
- Статья 3.16 В соответствии с пунктом 7 статьи 9.04 следующие администрации предписывают для паромов другую сигнализацию:
1. Австрия: наведение понтонных переправ вооруженными силами страны и действующие переправы в ведении военной администрации в определенных случаях, предусмотренных национальным законодательством, освобождаются от соответствующих требований;
  2. Беларусь;
  3. Германия: не предписывается дневная сигнализация для паромов и для паромов, пользующихся преимущественным правом прохода, поскольку в Германии этого не предусмотрено;
  4. Венгрия: паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести желтый проблесковый огонь, видимый со всех сторон, при использовании троса (находится над водой);
  5. Российская Федерация;
  6. Словакия;
  7. Турция;
  8. Мозельская комиссия: ПППМ не предписывается дневная ходовая сигнализация для паромов. Самостоятельно передвигающиеся паромы могут не нести ночью бортовые огни и кормовой

*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*

- огонь. Кроме того, высота белого огня может быть уменьшена, если длина паромы составляет менее 15 м.
- Статья 3.20,  
пункт 4
- В соответствии с пунктом 8 статьи 9.04 следующие администрации предписывают, что малые суда, за исключением судовых шлюпок, не обязаны нести черный шар днем:
1. Австрия: малые суда, пришвартованные у берега, не обязаны нести черный шар в соответствии с ОППД;
  2. Беларусь;
  3. Болгария;
  4. Германия;
  5. Румыния: пункт 4 d) статьи 3.20 "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе" – издание 2013 года: швартующееся (пришвартованное) малое судно не обязано нести черный шар днем;
  6. Сербия;
  7. Турция.
- Статья 3.27
- В соответствии с пунктом 9 статьи 9.04 следующие администрации предписывают использование проблескового желтого огня вместо синего для пожарных и спасательных судов:
1. Австрия: пожарные и спасательные суда вместо синего могут нести красный проблесковый огонь;
  2. Чешская Республика: желтые огни для спасательных судов;
  3. Литва;
  4. Турция.
- Глава 4: "Звуковая сигнализация; радиотелефонная связь; навигационные приборы"**
- Статья 4.01
- В соответствии с пунктом 1 статьи 9.05 следующие администрации применяют к радиотелефонным установкам, находящимся на борту судов внутреннего плавания, технические и эксплуатационные требования, согласованные в рамках Регионального соглашения на основе Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ):
1. Австрия: в соответствии со статьей 4.05 и ОППД, радиотелефонные установки, находящиеся на борту, должны соответствовать требованиям Регионального соглашения (Базель, 2000 год);
  2. Бельгия: в соответствии со статьей 4.05 для больших судов действуют требования, аналогичные требованиям ЕПСВВП; для малых моторных судов длиной менее 7 метров длиной – 1 морской телефон;
  3. Болгария;
  4. Чешская Республика;
  5. Германия;
  6. Венгрия;
  7. Литва;
  8. Нидерланды;
  9. Румыния: пункт 1 статьи 4.05 "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе": администрация применяет "Региональное соглашение о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях (Базель, 6 апреля 2000 года)";
  10. Сербия;
  11. Словакия;
  12. Турция;

---

*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*

---

13. Мозельская комиссия: в статье 4.05 ПППМ предписывается обеспечение соответствия Региональному соглашению о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях и Директиве ЕС 1999/5/ЕС от 9 марта 1999 года "Радиооборудование и телекоммуникационные терминалы; взаимное признание их соответствия". Данный вопрос в настоящее время рассматривается Мозельской комиссией.
- Статья 4.06 В соответствии с пунктом 2 статьи 9.05 следующие администрации разрешают высокоскоростным судам, не оборудованным радиолокационной установкой и индикатором скорости изменения курса, плавать на некоторых внутренних водных путях в дневное время при видимости не менее 1 км:
1. Беларусь;
  2. Бельгия: соответствующие предписания будут видоизменены после вступления в силу новых правил, основанных на четвертом пересмотренном издании ЕПСВВП;
  3. Литва.

**Глава 5: "Сигнализация и судоходная обстановка водного пути"**

- Статья 5.01, пункт 2 В соответствии со статьей 9.06 следующие администрации регулируют судоходство на некоторых участках также при помощи специальных знаков, показываемых сигнальными постами:
1. Австрия: на участке "Штруден" Дуная применяются специальные знаки и сигналы;
  2. Германия;
  3. Нидерланды: с этой целью администрация может использовать сигнальные знаки, а также прибегать к использованию уведомлений судоводителям, которые имеют тот же правовой статус, что и знаки;
  4. Российская Федерация: касается в основном участков с односторонним движением;
  5. Украина.

**Глава 6: "Правила плавания"**

- Статья 6.02 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для маломерных судов:
1. Германия;
  2. Нидерланды: в целом, правила применяются ко всем судам, включая малые суда. Случаи, когда применяются иные правила, указываются особо, например: "Высокоскоростные суда всегда должны уступать дорогу малым судам";
  3. Российская Федерация: помимо предписания "маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступали дорогу" имеются другие правила для плавания маломерных судов;
  4. Турция;
  5. Украина: подробная информация передана в секретариат;
  6. Мозельская комиссия: в пункте 2 статьи 6.02 приводится перечень положений, которые неприменимы к малым судам; речь идет о статьях 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, 6.10, 6.11 и 6.12. Кроме того, дополнительные предписания, применимые к малым судам, содержатся в статье 6.02-бис.

---

*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*

---

- Статья 6.04 В соответствии с пунктом 2 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые исключения к общим правилам по встречному плаванию:
1. Беларусь: для высокоскоростных судов;
  2. Бельгия: судно, идущее по правой стороне фарватера, имеет преимущественное право;
  3. Германия;
  4. Нидерланды: для малых судов, парусных судов и судов, движение которых обеспечивается мускульным усилием;
  5. Российская Федерация: звуковые сигналы для указания стороны расхождения не предписаны;
  6. Турция;
  7. Мозельская комиссия.
- Статья 6.05 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила по встречному плаванию:
1. Германия;
  2. Нидерланды: в статье 6.04 а) приводятся особые положения для идущих встречным курсом судов, расходящихся правыми бортами;
  3. Российская Федерация: только для судов, буксирующих плоты;
  4. Турция;
  5. Мозельская комиссия.
- Статья 6.08 В соответствии с пунктом 4 статьи 9.07 следующие администрации предписывают, что если сигналы, предусмотренные в пункте 2 статьи 6.08, не могут быть показаны, то суда должны остановиться и ожидать получения разрешения на проход от представителей компетентных органов:
1. Австрия: в соответствии с ОППД;
  2. Беларусь;
  3. Чешская Республика;
  4. Венгрия;
  5. Румыния: пункт 3 статьи 6.08 "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе"
  6. Российская Федерация: соответствующие указания содержаться в особых правилах плавания по конкретным речным бассейнам;
  7. Словакия;
  8. Турция.
- Статья 6.11, подпункт б) В соответствии с пунктом 5 статьи 9.07 следующие администрации предусматривают исключения для ситуаций, когда одним из составов является счаленная группа, максимальные размеры которой не превышают 110 м x 23 м:
1. Австрия: данное исключение применяется к счаленным группам, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м;
  2. Венгрия: максимальные размеры составляют 110 м x 12 м;
  3. Нидерланды: исключение делается для толкаемых барж, размеры которых не превышают 110 м x 12 м;
  4. Российская Федерация: подпункт б) статьи 6.11 не применяется;

---

*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*


---

	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Сербия: данное исключение применяется к счаленным группам, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м;</li> <li>6. Турция;</li> <li>7. Украина.</li> </ol>
Статья 6.22-бис	<p>В соответствии с пунктом 6 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила плавания вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Австрия: аналогичные предписаниям ЕПСВВП;</li> <li>2. Беларусь;</li> <li>3. Бельгия: в настоящее время статья 6.22.3 аналогична такой же статье ЕПСВВП; будет видоизменена после вступления в силу новых правил, основанных на четвертом пересмотренном издании ЕПСВВП.</li> <li>4. Германия: никакие правила плавания вблизи судов, ограниченных в возможности маневрировать, не предусмотрены;</li> <li>5. Нидерланды: однако эти правила не отличаются от ЕПСВВП;</li> <li>6. Российская Федерация: правила проходов судов вблизи выполняющих работы плавучих средств имеют особенности, отличные от изложенных в статье 6.22-бис;</li> <li>7. Турция;</li> <li>8. Украина: подробная информация передана в секретариат.</li> </ol>
Статья 6.23, подпункт 2 b)	<p>В соответствии с пунктом 7 статьи 9.07 следующие администрации запрещают использование продольных тросов:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Австрия: в соответствии с ОППД;</li> <li>2. Беларусь: продольные тросы не используются;</li> <li>3. Болгария;</li> <li>4. Румыния;</li> <li>5. Сербия.</li> </ol>
Статьи 6.24–6.26	<p>В соответствии с пунктом 8 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода под мостами:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Беларусь;</li> <li>2. Бельгия: наличие двух постоянных зеленых огня (один над другим или оба на одной высоте) означает разрешение на прохождение через разводной мост, мост является открытым и ни одно судно не совершает маневр; один постоянный красный огонь в сочетании с одним проблесковым зеленым огнем означает запрещение прохождения через разводной мост, за исключением судов, которые находятся так близко к мосту, что нет оснований рассчитывать на возможность их остановки;</li> <li>3. Германия;</li> <li>4. Нидерланды: правила имеют незначительные отличия от ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для разводки мостов;</li> <li>5. Румыния: часть III особых правил плавания на румынском секторе Дуная, "Правила плавания по Дунаю в румынском секторе": А. Особые правила плавания для прохода под мостом Джурджени-Ваду-Ои (237 км + 800 м); В. Особые правила плавания для прохода под мостами Чернавода</li> </ol>

---

 Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания
 

---

- (300 км и 300 км + 070 м); С. Особые правила плавания для прохода под мостами Фетешти (42 км +220 м и 42 км + 300 м), приток Борча; D. Особые правила плавания для прохода под мостом Джурджу-Русе (498 км + 700 м);
6. Российская Федерация;
  7. Украина: подробная информация передана в секретариат;
  8. Мозельская комиссия: в статье 6.26 ПППМ содержатся положения, касающиеся прохода спортивными судами камерных шлюзов и узких мест.
- Статья 6.27 В соответствии с пунктом 9 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода плотин:
1. Беларусь;
  2. Германия;
  3. Нидерланды: применяются особые положения, касающиеся плотин с перекинутым через них мостом;
  4. Украина: статья 6.27 не включена в национальные правила;
  5. Мозельская комиссия: проход плотин запрещен.
- Статья 6.28 В соответствии с пунктом 10 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода шлюзов:
1. Австрия: в соответствии с переносом положений четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП в национальное законодательство;
  2. Беларусь;
  3. Германия;
  4. Нидерланды: правила являются весьма схожими с ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для открытия шлюзов. Запрещается заправка топливом внутри шлюзов;
  5. Российская Федерация;
  6. Мозельская комиссия: ПППМ запрещается вход в аванкамеру для судов, не намеревающихся шлюзоваться. Правилами также запрещается любой обгон в зоне шлюза; исключение составляют суда и составы, ожидающие шлюзования. Кроме того, ПППМ предусматриваются особые предписания с учетом полезной длины шлюзов на Мозеле (для толкаемых составов, имеющих длину более 170 м, но менее 172,1 м, требуется получение разрешения).
- Статья 6.28-бис В соответствии с пунктом 11 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для входа в шлюзы и выхода из них:
1. Австрия: в соответствии с переносом положений четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП в национальное законодательство;
  2. Беларусь;
  3. Бельгия: да, наличие двух постоянных зеленых огня (один над другим или оба на одной высоте) означает разрешение на прохождение через шлюз, шлюз является открытым с обеих сторон и ни одно судно не совершает в нем маневр;
  4. Германия;
  5. Нидерланды: правила являются весьма схожими. В правилах Нидерландов не имеется пункта, аналогичного пункту 4 статьи 6.28-бис;

---

 Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания
 

---

6. Российская Федерация;  
7. Украина: статья 6.28-бис не включена в национальные правила.
- Статья 6.30 В соответствии с пунктом 12 статьи 9.07 следующие администрации предписывают другие общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости:
1. Австрия: прогулочные суда длиной не более 20 м в случае ограниченной видимости должны освобождать фарватер;
  2. Беларусь;
  3. Бельгия: будут приведены в соответствие с положениями четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП после вступления в силу новых разрабатываемых правил;
  4. Германия: пункты 4 и 5 статьи 6.30 не включены в правила;
  5. Венгрия: правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости не предусмотрены;
  6. Нидерланды: правила использования радиолокатора являются весьма схожими с ЕПСВВП. Однако не предъявляется требования, что в условиях ограниченной видимости все суда должны плавать, используя радиолокатор. Такое требование действует только на отдельных конкретных водных путях. Законодательством Нидерландов предусматриваются особые правила для судов, плавающих в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокатора. Правилами ЕПСВВП таким судам предписывается как можно быстрее следовать до места стоянки;
  7. Российская Федерация;
  8. Словакия;
  9. Турция.
- Статья 6.32 В соответствии с пунктом 13 статьи 9.07 следующие администрации а) предусматривают отступление от положения о подаче трехтонального сигнала или применения его только на некоторых водных путях и б) предписывают дополнительные положения для судов, плавающих с помощью радиолокаторов:
1. Германия;
  2. Бельгия: да, а) предусматривает отступление от положения о подаче трехтонального сигнала;
  3. Литва: да, в отношении подпункта а);
  4. Нидерланды: да, в отношении подпункта а). В Нидерландах предписывается подача однотонального (продолжительного тонального) сигнала. Для паромов – это один продолжительный тональный сигнал, за которым следуют четыре коротких тональных сигнала;
  5. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б);
  6. Словакия: да, в отношении подпункта а);
  7. Турция: да, в отношении подпунктов а) и б);
  8. Украина: национальные правила не предусматривают применения трехтонального сигнала;
  9. Мозельская комиссия: ПППМ не предписывается подача трехтонального сигнала.



*Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания*

Статья 6.33 В соответствии с пунктом 14 статьи 9.07 следующие администрации предписывают, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных звука:

1. Болгария;
2. Чешская Республика;
3. Сербия;
4. Словакия;
5. Турция.

**Глава 8: "Требования о сигналах и предоставлении данных"**

Статья 8.02, пункт 4 В соответствии со статьей 9.09 следующие администрации предъявляют требование, чтобы при остановке судна все второстепенные двигатели и вспомогательное оборудование были остановлены или отключены от сети:

1. Бельгия: нет, статья 8.01;
2. Чешская Республика: однако делается ссылка на пункт 4 статьи 8.01.

**IV. Другие отличия от статей глав 1–8, помимо тех, которые перечислены в главе 9****A. Австрия**

5. На участке Штруден Дуная применяются особые правила, знаки и сигналы, о которых может быть сообщено по соответствующему запросу секретариата.

**B. Нидерланды**

6. Администрация Нидерландов не требует наличия второго топового огня, предписанного в пункте 1 b) статьи 3.08, для судов длиной менее 110 м.

7. В настоящее время проводится сопоставление Правил плавания по внутренним водным путям Нидерландов и ЕПСВВП 4, в ходе которого уже выявлены существенные отличия по сравнению с главой 6.

**C. Российская Федерация**

8. Что касается определения "высокоскоростное судно" в статье 1.01 а) 5 ЕПСВВП, то в Правилах плавания по внутренним водным путям России используется термин "скоростное судно" – судно, скорость движения которого составляет 30 км/ч и более.

## **D. Украина**

9. В дополнение к особым национальным предписаниям, перечисленным в таблице выше, национальные правила Украины отличаются от следующих статей ЕПСВВП (содержание национальных правил может быть передано в секретариат после направления им соответствующей просьбы):

- a) статья 1.12 "Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия";
- b) статья 3.34 "Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать";
- c) статья 4.01 "Общие положения";
- d) статья 6.02 "Малые суда: общие правила";
- e) статья 6.22-бис "Плавание вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать";
- f) статья 6.24 "Проход под мостами и проход плотин: общие положения";
- g) статья 6.25 "Проход под постоянными мостами";
- h) статья 6.26 "Проход через разводные мосты";
- i) статья 6.29 "Порядок прохода через шлюзы";
- j) статья 6.32 "Плавание при помощи радиолокатора".

## **E. Мозельская комиссия**

10. Результаты сопоставительного анализа Полицейских правил плавания по Мозелю (ПППМ) и четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП, проведенного секретариатом МК, были опубликованы в первом варианте документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, пункты 4–11). В отношении первого варианта этого документа секретариату МК были переданы следующие дополнительные замечания:

- a) статья 1.01: с 1 января 2011 года в ПППМ делается ссылка уже не на Правила перевозки опасных грузов по Рейну (ППОГР), а на ВОПОГ;
- b) статья 2.04: в ПППМ делается ссылка на Правила освидетельствования судов на Рейне, а не резолюцию № 61 ЕЭК ООН.

## **F. Савская комиссия**

11. На некоторых участках реки Савы, представляющих трудности для плавания, применяются особые правила.

## **V. Другие национальные и региональные предписания, которые дополняют главы 1–8**

### **A. Нидерланды**

12. В настоящее время проводится сопоставление Правил плавания по внутренним водным путям Нидерландов и ЕПСВВП 4 с целью выявить дополнительные предписания по сравнению с последним документом.

### **B. Российская Федерация**

13. В настоящее время правительство Российской Федерации готовит подробный перечень отличий положений, содержащихся в национальных Правилах плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, от ЕПСВВП 4.

### **C. Центральная комиссия судоходства по Рейну**

14. Перечень отклонений в Полицейских правилах плавания по Рейну (ПППР) от положений ЕПСВВП 4 был представлен ЦКСР сорок второй сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) в феврале 2013 года в качестве неофициального документа № 4 (2013) SC.3/WP.3, который имеется на английском, французском и немецком языках.

### **D. Мозельская комиссия**

15. Выводы предварительного анализа, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были опубликованы в первом варианте документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS.SC.3/2010/5/Add.1, пункт 20).