



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему водному  
транспорту****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 6–8 ноября 2019 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) (пятый пересмотренный  
вариант резолюции № 24)****Поправки к Европейским правилам судоходства  
по внутренним водным путям и итоги тридцатого  
совещания Группы экспертов по ЕПСВВП****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.2 а) направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» подпрограммы работы «Транспорт» на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (23 февраля 2018 года).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутреннем судоходстве (SC.3/WP.3) приняла к сведению решения тридцатого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшегося 18 июня 2019 года, и просила секретариат подготовить подробный доклад в качестве рабочего документа для шестьдесят третьей сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 51).
3. В настоящем документе содержатся предложения по поправкам к ЕПСВВП, предварительно одобренные SC.3/WP.3 в 2019 году, – в приложении I, – а также итоги тридцатого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, включая новые предложения по поправкам к ЕПСВВП, – в приложении II. SC.3, возможно, пожелает а) утвердить поправки к ЕПСВВП, предварительно одобренные SC.3/WP.3 в 2019 году в качестве поправки 3 к пятому пересмотренному варианту ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, пункт 53, и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 50), а также б) принять к сведению решения, принятые Группой экспертов по ЕПСВВП на ее тридцатом совещании, и представить соответствующие рекомендации SC.3/WP.3.



## Приложение I

### Поправки к ЕПСВВП, предварительно одобренные Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

#### A. Статья 1.07

1. Пункт 2, в конце *добавить* следующий текст:

«Если во время плавания впереди судна возникает непросматриваемая зона, то ее можно компенсировать также оптическими средствами, обеспечивающими четкое изображение без деформаций в пределах достаточного поля зрения. Если впереди судна из-за загрузки отсутствует достаточная видимость при прохождении под мостами и через шлюзы, то это отсутствие видимости при проходе можно компенсировать с помощью плоских отражающих перископов, радиолокационных установок или наблюдательного поста, поддерживающего постоянную связь с рулевой рубкой».

2. *Включить* новый пункт 2а следующего содержания:

«В отступление от требований первого предложения пункта 2 статьи 1.07 прямая видимость может быть ограничена до 500 м прямо по носу судна в случае одновременного использования радиолокационного и видеооборудования, если:

- a) это вспомогательное оборудование обеспечивает видимость от 350 до 500 м по носу судна;
- b) выполняются требования пункта 1 статьи 6.32;
- c) радиолокационные антенны и видеокамеры установлены на носу судна;
- d) это вспомогательное оборудование признается компетентными органами соответствующим требованиям».

3. Пункт 4, весь текст *заменить* следующим текстом:

«Остойчивость судов, перевозящих контейнеры, должна обеспечиваться в любое время. До начала погрузки и разгрузки, а также до отхода судоводитель должен доказать, что была проведена проверка остойчивости.

Результаты проверки остойчивости и фактический грузовой план должны храниться на борту судна и быть в любой момент доступны. Кроме того, на борту судна должны находиться касающиеся остойчивости документы согласно требованиям компетентного органа.

Проверка остойчивости необязательна для судов, перевозящих контейнеры, если судно может быть загружено по всей ширине:

- a) не более чем тремя рядами контейнеров и при загрузке контейнеров не более чем в один ярус начиная со дна трюма; либо
- b) четырьмя или более рядами контейнеров и только при загрузке контейнеров не более чем в два яруса начиная со дна трюма».

#### B. Статья 1.15

4. Пункт 1, в тексте на английском языке *заменить* слово «substances» на слово «matter» (к тексту на русском языке не относится).

### С. Статья 4.07

5. Пункт 2, *заменить* второе предложение *следующим текстом*:  
 «Данное требование не применяют:
- а) к судам, находящимся в базах для стоянок, официально назначенных компетентными органами;
  - б) если компетентный орган предусмотрел отступление в отношении водных пространств, отделенных инфраструктурой от судоходного фарватера;
  - с) к полицейским судам, если передача данных АИС может помешать выполнению полицейских задач».
6. *Включить* новый пункт 3а следующего содержания:  
 «Компетентные органы могут требовать на отдельных внутренних водных путях, на которых имеются официальные ЭНК ВС<sup>1</sup>, чтобы суда, оснащенные прибором АИС для внутреннего судоходства, за исключением паромов, были также оснащены прибором СОЭНКИ ВС в режиме передачи информации.  
 Прибор СОЭНКИ ВС в режиме передачи информации, сопоставимый прибор для отображения карт и электронная навигационная карта для внутреннего судоходства должны соответствовать Минимальным требованиям в отношении приборов СОЭНКИ ВС в режиме передачи информации и сопоставимых приборов для отображения карт для использования данных АИС для внутреннего судоходства на борту судов».
7. Пункт 4:
- а) *заменить* подпункт с) *следующим текстом*:  
 «с) тип судна или состава в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях»;
  - б) подпункт к), *исключить* текст в круглых скобках.
8. Пункт 5, подпункт с) *изменить* следующим образом:  
 «с) тип состава в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях».

### Д. Статья 7.06

9. *Изменить нумерацию* существующего текста на пункт 1 и *добавить* новые пункты 2 и 3 следующего содержания:
- «2. В зонах стоянки, обозначенных щитом В.12 (приложение 7), все суда должны подключаться к работающей точке подключения к береговой электросети в целях полного покрытия своих потребностей в электроэнергии во время стоянки. Отступления от обязанности, предусмотренной в первом предложении выше, могут быть указаны на прямоугольной информационной табличке белого цвета, размещенной под щитом В.12.
3. Пункт 2 не применяется к судам, использующим во время стоянки только ту энергию, выработка которой не сопровождается шумом или выбросами загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц».

### Е. Статья 8.02

10. Пункт 1 *заменить* *следующим текстом*:

<sup>1</sup> Электронная навигационная карта.

«1. Судоводители нижеперечисленных судов и составов должны до входа на соответствующие участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, указанных компетентным органом, в случае необходимости с помощью сигнального знака В.11 (приложение 7), который может сопровождаться дополнительным знаком с надписью "Требование о предоставлении данных", предупредить о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи:

- a) судов и составов, перевозящих опасные грузы в соответствии с положениями ВОПОГ;
- b) танкеров, за исключением малых судов снабжения и судов – сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в разделе 1.2.1 ВОПОГ;
- c) судов, перевозящих более 20 контейнеров;
- d) судов, длина которых превышает 110 м;
- e) пассажирских судов;
- f) морских судов, за исключением прогулочных судов;
- g) судов, имеющих на борту систему СПГ<sup>2</sup>;
- h) судов, осуществляющих особые перевозки, указанные в статье 1.21;
- i) других судов и составов в соответствии с требованиями компетентных органов.

11. Пункт 2, *заменить* подпункты а)–к) *следующим текстом*, изменив нумерацию остальных подпунктов соответственно:

- a) категория судна или состава и, в случае составов, категория всех судов состава;
- b) название судна и, в случае составов, всех судов состава;
- c) местоположение, направление движения;
- d) единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер; для морских судов – номер ИМО и, в случае составов, всех судов состава;
- e) полная грузоподъемность и, в случае составов, всех судов состава; для морских судов – дедвейт;
- f) длина и ширина судна и, в случае составов, длина и ширина состава и всех судов состава;
- g) осадка (только по специальному запросу);
- h) маршрут с информацией о портах отправления и назначения;
- i) порт погрузки;
- j) порт разгрузки.

## **Г. Статья 10.01**

12. Пункт 1 *изменить* следующим образом:

- a) по всему тексту пункта:
  - в тексте на английском языке *заменить фразу «wastes» на фразу «waste»* (К тексту на русском языке не относится.);

---

<sup>2</sup> Сжиженный природный газ.

- в тексте на французском языке *заменить фразу* «produits par» *на фразу* «survenant lors de» (К тексту на русском языке не относится.);
  - b) подпункт а), текст на английском языке *изменить* следующим образом:  
«Waste generated on board»: matter or objects defined in (b) to (f) below, of which the holder disposes or of which he/she intends or is required to dispose (К тексту на русском языке не относится.);
  - c) подпункт b), в тексте на английском языке *заменить фразу* «from the operation» *на фразу* «as a result of operation» (К тексту на русском языке не относится.);
  - d) подпункт с), в тексте на английском языке существующий текст подпункта *заменить следующим текстом*:  
«Oily and greasy wastes generated from the operation of the vessel» means used oils, bilge water and other oily or greasy wastes, such as used grease, used filters, used rags, and receptacles and packagings for such wastes (К тексту на русском языке не относится.);
  - e) подпункт к), в тексте на английском языке существующий текст подпункта *заменить следующим текстом*:  
«"Reception station" means a vessel, a floating establishment or facility on shore approved by the competent authorities for receiving waste generated on board»;  
текст на русском языке изменить следующим образом: «"приемная станция": судно, плавучая установка или береговое сооружение, имеющие разрешение компетентных органов на прием отходов, образующихся на борту судов»;  
в тексте на французском языке *заменить* «agrées» на «agrée»;
  - f) *Включить* новый подпункт l) следующего содержания:  
«"бункеровочная станция" – установка или судно для снабжения судов жидким топливом».
13. Пункт 2, в тексте на английском языке существующий текст подпункта с) *заменить следующим текстом*:  
«Slops»: a mixture of cargo residues with washing water, rust or sludge, whether or not suitable for pumping (К тексту на русском языке не относится.).

## G. Статья 10.08

14. *Изменить нумерацию* существующего текста на пункт 1 и в конце *добавить* следующее:  
«Если это судно без экипажа, свидетельство о разгрузке может храниться перевозчиком не на судне, а в ином месте».
15. *Включить* новый пункт 2 следующего содержания:  
«Пункт 1 не применяется к судам, которые по своему типу и своей конструкции подходят и используются для:
- a) перевозки контейнеров;
  - b) перевозки передвижных (ролкерных) единиц, штучных и тяжелых грузов и крупногабаритного оборудования;
  - c) доставки топлива, питьевой воды и судовых запасов для морских судов и судов внутреннего плавания (судов снабжения);
  - d) сбора маслосодержащих отходов с морских судов и судов внутреннего плавания;

е) перевозки сжиженных газов (типа G ВОПОГ);

ф) перевозки жидкой серы (при 180 °С), порошкового цемента, зольной пыли и аналогичных грузов, перевозимых в качестве сыпучего материала или прокачиваемого груза, с использованием соответствующей и специализированной системы загрузки, разгрузки и хранения груза на судне;

г) перевозки песка, гравия или вынутого грунта от места выемки грунта до места разгрузки, если данное судно было построено и оборудовано исключительно для такой перевозки;

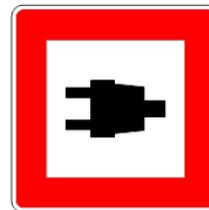
когда данное судно действительно перевозило только вышеупомянутые грузы в качестве своего последнего груза.

Настоящее положение не распространяется на перевозку смешанных грузов с использованием таких судов».

## Н. Приложение 7

16. После В.11b *включить* следующий текст:

«В.12 Обязанность использовать точки подключения к береговой электросети (см. пункт 2 статьи 7.06)».



## Приложение II

### Проект протокола тридцатого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП

Женева, 18 июня 2019 года

1. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое тридцатое совещание 18 июня 2019 года непосредственно перед пятьдесят пятой сессией Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (19–21 июня 2019 года).
2. В совещании приняли участие г-н Б. Биркльхубер и г-н Йох (Австрия), г-н Ж. Милкович (Международная комиссия по бассейну реки Сава, далее – СК), г-жа К. Пэддисон (ЕАЛС) и г-жа В. Иванова (секретариат ЕЭК).
3. Центральная комиссия судоходства по Рейну (далее – ЦКСР) и Мозельская комиссия проинформировали секретариат о том, что они не смогут принять участие в совещании.
4. Группа утвердила следующую предварительную повестку дня (CEVNI EG/2019/9):
  - I. Утверждение протокола специальной сессии (7–8 февраля, Страсбург (Франция)).
  - II. Общий обмен информацией.
  - III. Предложения по поправкам к статьям 1.02, 1.07, 1.08, 1.10, 7.01, 9.02, 10.07 ЕПСВВП.
  - IV. Предложения по поправкам к положениям, касающимся судов, которые используют в качестве топлива сжиженный природный газ, ссылакам на ВОПОГ и статье 8.02 ЕПСВВП.
  - V. Предложения по поправкам к статьям 1.10, 1.22, 2.05, 4.06, 4.07 и приложению 9, подготовленные на основе обновленных Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР), принятых на сессии ЦКСР осенью 2018 года.
  - VI. Сопоставление обновленного сводного варианта ПППР и ЕПСВВП (главы 1–4).
  - VII. Прочие вопросы.
  - VIII. Следующее совещание.

#### **I. Утверждение протокола специальной сессии (7–8 февраля 2019 года, Страсбург (Франция))**

5. Группа утвердила протокол своей специальной сессии, состоявшейся 7–8 февраля 2019 года в Страсбурге (Франция): совместного совещания Рабочей группы ЦКСР по Полицейским правилам и Группы экспертов по ЕПСВВП и совместного совещания секретариата КОВВП<sup>3</sup> и Группы экспертов по ЕПСВВП (8 февраля).

<sup>3</sup> Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся в судоходстве по Рейну и другим внутренним водным путям.

## II. Общий обмен информацией

6. Группа отметила, что со времени ее последнего совещания не поступало никакой серьезной обновленной информации об осуществлении ЕПСВВП. В целях увеличения количества языков, на которых доступны ЕПСВВП, Группа решила разместить на веб-сайте ЕЭК ссылку на правила СК на хорватском и сербском языках, поскольку они полностью согласованы с 5-м изданием ЕПСВВП; СК было предложено рассмотреть возможность подготовки текста ЕПСВВП на хорватском и сербском языках на основе текстов правил СК.

## III. Предложения по поправкам к статьям 1.02, 1.07, 1.08, 1.10, 7.01, 9.02, 10.07 ЕПСВВП

*Документы:* CEVNI EG/2019/2, RP/G(19)12/CEVNI EG/2019/3, CEVNI EG/2019/5

7. Группа обсудила предложения по поправкам к ЕПСВВП, содержащиеся в документе CEVNI EG/2019/2, и приняла следующее решение:

a) вернуться к рассмотрению предлагаемой поправки к пункту 1 статьи 1.02 на следующей сессии; с этой целью членам Группы было предложено направить свои предложения в секретариат;

b) статья 1.08:

i) *включить* новый пункт 5 следующего содержания:

**«5. Если леерное ограждение [, требуемое в соответствии с резолюцией № 61 или ЕС-ГТЦВП/компетентными органами,] является складным или съемным, то оно может быть частично сложено или снято, только если судно находится на стоянке и только в следующих условиях эксплуатации:**

a) для посадки и высадки в пунктах, предусмотренных для этой цели;

b) в радиусе действия подъемного крана, когда он эксплуатируется;

c) во время швартовки и отдачи швартовых тросов в зоне швартовых тумб;

d) с береговой стороны, если судно поставлено на стоянку вдоль вертикальной причальной стенки и нет опасности падения за борт;

e) в местах соприкосновения двух судов, поставленных на стоянку борт у борта, если нет опасности падения за борт; или

f) когда леерное ограждение крайне затрудняет операции по погрузке и разгрузке или строительные работы.

**Если указанные в первом предложении условия эксплуатации больше не соблюдаются, то леерное ограждение должно быть немедленно восстановлено».**

ii) проект пункта 6:

проверить применимость к малым судам и вернуться к рассмотрению на следующей сессии;

- c) статья 9.02, в пункт 6 *добавить* следующий текст:  
**«f) в случае судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06<sup>4</sup>, – руководство по эксплуатации и подшивка с материалами по безопасности»;**
- d) статья 7.01, предложение по новому пункту 4:  
 предложение нуждается в уточнении, поэтому Группа решила вернуться к его рассмотрению, после того как ЦКСР внесет дополнительные изменения;
- e) статья 10.07, пункт 2 e) пункта 2, в конце первого предложения *добавить* фразу «**если это применимо**», с тем чтобы адаптировать это положение для малых судов.

#### IV. Предложения по поправкам к положениям, касающимся судов, которые используют в качестве топлива сжиженный природный газ, ссылок на ВОПОГ и статье 8.02 ЕПСВВП

*Документы:* CEVNI EG/2018/9, CEVNI EG/2019/10

8. Группа обсудила предложения по поправкам к ЕПСВВП, содержащиеся в документах CEVNI EG/2018/9 и CEVNI EG/2019/10, и согласилась со следующими поправками:

- a) по всему тексту документа ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.1 *заменить фразу* «суда, использующие в качестве топлива СПГ», *на фразу* «суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)»;
- b) статья 3.14, пункт 7 *изменить* следующим образом:  
 «7. Суды, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3 выше, но имеющие свидетельство о допущении ~~на основании раздела 8.1.8~~ или временное свидетельство о допущении на основании раздела ~~8.1.9~~ **1.16.1** ВОПОГ и соблюдающие предписания в отношении безопасности, применимые к судам, указанным в пункте 1 выше, могут при подходе к шлюзам нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше, в случае совместного шлюзования с каким-либо судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше»;
- c) статья 7.07, пункт 2 b) *изменить* следующим образом:  
 «b) судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении **или временное свидетельство о допущении**, выданное на основании ~~пункта 8.1.8~~ **раздела 1.16.1** ВОПОГ, и отвечают требованиям безопасности, применимым к судам, предусмотренным в пункте 1 статьи 3.14»;
- d) статья 8.02  
 i) Пункт 2 *изменить* следующим образом:  
 ...  
 «**k**) характер и количество груза (для опасных грузов, указанных в подпунктах a)–d) и f) пункта 5.4.1.1.1 и подпункте a) пункта 5.4.1.2.1 прилагаемых к ВОПОГ правил для перевозки навалом или в упаковках либо в подпунктах a)–e) пункта 5.4.1.1.2 прилагаемых к ВОПОГ правил для перевозки в наливных судах»;

<sup>4</sup> ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.1.

подпункт к) может быть заменен следующим текстом:

«в случае судов, имеющих на борту грузы, перевозка которых подпадает под действие ВОПОГ:

аа) номер ООН или идентификационный номер вещества опасного груза;

bb) надлежащее отгрузочное наименование для перевозки опасного груза;

cc) класс, классификационный код и при необходимости группу упаковки опасного груза;

dd) общее количество (объем, или масса брутто, или масса нетто, в зависимости от конкретного случая) опасных грузов, к которым относится указанная информация;

ee) число синих огней/конусов»;

«ф I) количество человек на борту;

«м) количество контейнеров на борту по их размеру и состоянию загрузки (загружены или не загружены), а также соответствующее расположение контейнеров согласно грузовому плану и их типу;

п) идентификационный номер любого контейнера с опасными грузами».

ii) Включить новые пункты 3а и 3б следующего содержания:

«3а. В случае, когда судоводитель или другая служба либо другое лицо передают сообщение электронным способом:

а) это сообщение должно быть передано в соответствии со Стандартом для систем электронных сообщений во внутреннем судоходстве (резолюция № 79);

б) в отступление от подпункта с) пункта 2 необходимо указать тип судна или состава в соответствии с требованиями стандарта, упомянутого в подпункте а) пункта 4.

3б. Компетентный орган может потребовать, чтобы сообщение, предусмотренное в пункте 2 выше, за исключением требований подпунктов l) и m), было передано электронным способом в случае:

а) составов и судов с контейнерами на борту;

б) составов и судов, из которых хотя бы одно судно предназначено для перевозки грузов во встроенных цистернах, за исключением судов-заправщиков и судов – сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ».

iii) Пункты 4 и 5 изменить следующим образом:

4. Если судно останавливается на участке, на котором требуется представлять данные в соответствии с положениями пункта 1 выше, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить время начала и окончания этой остановки.

5. Если данные, предусмотренные в пункте 2 выше, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу. Об изменении данных

необходимо сообщить на указанном канале, в письменной форме или электронным способом.

iv) *Включить* новый пункт 7 следующего содержания:

«7. Компетентный орган может определить обязанность сообщать данные и их содержание для судов-заправщиков и судов – сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, а также для судов, совершающих однодневные рейсы».

## V. Предложения по поправкам к статьям 1.10, 1.22, 2.05, 4.06, 4.07 и приложению 9, подготовленные на основе обновленных Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР), принятых на сессии ЦКСР осенью 2018 года

*Документ:* CEVNI EG/2019/11

9. Группа обсудила предложения по поправкам к ЕПСВВП, изложенные в документе CEVNI EG/2019/11, и согласилась со следующими изменениями к пункту 2 статьи 4.07:

«2. **Прибор АИС ВС должен удовлетворять следующим условиям:**

- а) **прибор АИС ВС должен работать постоянно;**
- б) **прибор АИС для внутреннего судоходства должен выдавать данные на максимальной мощности; это предписание не применяется к наливным судам, навигационный статус которых установлен в положении "пришвартованные";**
- с) **в случае судна или состава выдавать данные в любой момент времени должен только один прибор АИС ВС;**
- д) **введенные в прибор АИС ВС параметры в любой момент времени должны соответствовать действительным данным о судне или составе.**

2а. **Пункт 2 а) выше не применяется:**

- а) к судам, находящимся в базах для стоянок, официально назначенных компетентными органами;
- б) если компетентный орган предусмотрел отступление в отношении акваторий, отделенных от судоходного фарватера соответствующей инфраструктурой;
- с) в отношении полицейских судов, если передача данных АИС может помешать выполнению полицейских задач».

## VI. Сопоставление обновленного сводного варианта ПППР и ЕПСВВП (главы 1–4)

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15

10. Группа приняла к сведению документ с результатами сопоставления глав 1–4 пятого пересмотренного варианта ЕПСВВП, включая поправки 1 и 2, с главами 1–4 ПППР по состоянию на 1 декабря 2018 года<sup>5</sup>, которое было проведено по просьбе группы, высказанной на ее специальной сессии. Секретариат отметил, что он основан на предложении по согласованию четвертого пересмотренного варианта ЕПСВВП и ПППР от 2013 года (неофициальный документ № 4 SC.3/WP.3 (2013 год)) и документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10 и Add.1). Секретариат проинформировал

<sup>5</sup> [https://ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1f\\_122018.pdf](https://ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1f_122018.pdf).

Группу о том, что этот документ был препровожден ЦКСР для представления замечаний.

11. Группа отметила важность этого документа для подготовки шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП, поэтому она решила дождаться замечаний от ЦКСР и вернуться к рассмотрению этого документа на своем следующем совещании.

12. Группа просила секретариат продолжить сопоставление ЕПСВВП с ПППР в сотрудничестве с ЦКСР.

## **VII. Прочие вопросы**

### **A. Пиктограммы, используемые в ЕПСВВП**

*Документ:* CEVNI EG/2019/NONE

13. Группа рассмотрела предложение по согласованию пиктограмм, используемых в ЕПСВВП, с фактическими рисунками навигационных знаков, используемых в СИГВВП (CEVNI EG/2019/NONE), и решила учесть это предложение при подготовке шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП.

### **B. Перечень важнейших элементов ЕПСВВП для проверки знаний судоводителей прогулочных судов**

14. Секретариат проинформировал группу о текущей работе, которая ведется неофициальной рабочей группой по прогулочному судоходству в отношении модулей ЕПСВВП для проверки знания положений ЕПСВВП у судоводителей прогулочных судов; эта неофициальная рабочая группа провела свое четвертое совещание 17–18 июня 2019 года и планирует направить проект перечня важнейших элементов для проверки знаний для рассмотрения Группой экспертов по ЕПСВВП. Группа решила включить этот пункт в повестку дня своего следующего совещания.

## **VIII. Следующее совещание**

15. Группа экспертов по ЕПСВВП согласовала предварительную дату проведения своего двадцать девятого совещания, которое состоится 5 ноября 2019 года, т. е. непосредственно перед шестьдесят третьей сессией SC.3.

---