



---

**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

**Сорок первая сессия**

Женева, 20–22 июня 2012 года

**Доклад Рабочей группы по унификации технических  
предписаний и правил безопасности на внутренних  
водных путях**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	6–7	3
III. Инфраструктура внутреннего водного транспорта (пункт 2 повестки дня).....	8–20	4
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).....	9–13	4
B. Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E ("Синяя книга").....	14–15	5
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49).....	16–17	5
D. Карта европейских внутренних водных путей .....	18–20	5
IV. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (резолюция № 24) (пункт 3 повестки дня).....	21–29	6
A. Состояние поправок к ЕПСВВП.....	22–23	6
B. Поправки к главам 1–8 .....	24–25	6
C. Пересмотр главы 10 "Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов" .....	26–29	7
V. Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования в области внутреннего судоходства (пункт 4 повестки дня)	30–32	8
VI. Будущее сотрудничество по Европейской базе данных о судах/корпусах судов (пункт 5 повестки дня).....	33–34	8
VII. Резолюция № 61 "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пункт 6 повестки дня) .....	35–36	9
VIII. Введение общих принципов и технических требований для Общеввропейской речной информационной службы (РИС) (пункт 7 повестки дня) .....	37–41	9
A. Предложения о рекомендациях ЕЭК ООН по идентификаторам морских подвижных служб.....	37–39	9
B. Международный стандарт для системы обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) .....	40–41	10
IX. Общеввропейские правила, касающиеся общей аварии во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня) .....	42–43	11
X. Прогулочное плавание (пункт 9 повестки дня) .....	44–49	11
XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня) .....	50–51	12
XII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня) .....	52	12
Приложение		
Решения Группы экспертов по ЕПСВВП, принятые 19 июня 2012 года .....	1–32	13

## I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) (далее Рабочая группа или SC.3/WP.3) провела свою сорок первую сессию 20–22 июня 2012 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Украины, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии.
3. В работе сессии также приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (далее Комиссия по реке Сава или КС). Делегации Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Европейского союза (ЕС) и Мозельской комиссии проинформировали секретариат о том, что они не смогли принять участия в работе сессии. По приглашению секретариата на сессии присутствовали представители Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ), компании "Евромэппинг", Французской национальной палаты внутреннего водного транспорта (ЦНБА) и "Виа Донау".
4. Сессию открыла директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-жа Эва Мольнар.
5. В соответствии с решением SC.3/WP.3, принятым на ее сороковой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, пункт 7), функции Председателя сорок первой сессии Рабочей группы выполняла г-жа Виктория Иванова (Российская Федерация).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)<sup>1</sup>

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/81

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/81) и решила включить в пункт 2 новый подпункт d) "Карта европейских внутренних водных путей".
7. Было решено, что в проект доклада о работе нынешней сессии будут включены только решения, а окончательный текст будет подготовлен Председателем с помощью секретариата и распространен впоследствии.

## III. Инфраструктура внутреннего водного транспорта (пункт 2 повестки дня)

8. В соответствии с предварительной повесткой дня Рабочая группа рассмотрела в рамках этого пункта следующие вопросы:

---

<sup>1</sup> Все неофициальные документы и материалы, представленные на сессии, размещены на следующем вебсайте: [www.unecce.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2012.html](http://www.unecce.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2012.html).

## **А. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/11,  
неофициальный документ № 13 (2012)

9. Внимание участников было обращено на тот факт, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) на своей пятьдесят пятой сессии поручила секретариату подготовить проект поправок к СМВП на основании обновленной информации, представленной в ходе пересмотра перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е ("Синяя книга") (ECE/TRANS/SC.3/191, пункт 15).

10. Рабочая группа рассмотрела проект поправок к СМВП, подготовленный секретариатом в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/11 на основе последней обновленной информации, касающейся перечня внутренних водных путей и портов международного значения, которые содержатся во втором пересмотренном издании "Синей книги", и решила утвердить поправки, предложенные в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/11, со следующими изменениями:

а) добавить пункт 54-бис следующего содержания: Р 50–12, *после* (Волга, 3 051,0 км)<sup>3</sup> *добавить:* морской порт<sup>7</sup>;

б) добавить пункт 81-бис следующего содержания: Р 90–02, *после* Ейск *добавить:* морской порт<sup>7</sup>;

в) изменить пункт 82 следующим образом: Р 90–03, *после* Азов *добавить:* морской порт<sup>7</sup>;

д) изменить пункт 83 следующим образом: Р 90–04, *после* Ростов *добавить:* морской порт<sup>7</sup>.

11. Рабочая группа поручила секретариату окончательно оформить проект поправок с должным учетом изменений, перечисленных в пункте 10 выше, и передать их SC.3 для официального утверждения и передачи депозитарию.

12. Рабочая группа решила предложить Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) пересмотреть приложения 1 и 2 к Протоколу о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) в соответствии с пересмотренным вариантом СМВП.

13. Рабочая группа решила вернуться на своей сорок второй сессии к рассмотрению проекта приложения IV к СМВП по вопросам безопасности (ECE/TRANS/SC.3/2006/7 и Add.1), который был подготовлен в соответствии с решением SC.3, принятым на ее сорок девятой сессии (TRANS/SC.3/168, пункт 25).

## **В. Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е ("Синяя книга")**

*Документация:* неофициальный документ № 7 (2012), неофициальный документ № 8 (2012), неофициальный документ № 16 (2012)

14. Рабочая группа приняла к сведению второе пересмотренное издание "Синей книги", содержащееся в неофициальном документе № 7, и одобрила его.

Секретариату было поручено внести в "Синюю книгу" самые последние поправки, представленные правительствами Бельгии, Хорватии (неофициальный документ № 8 (2012)), Швейцарии и Соединенного Королевства. Во исполнение просьбы ДК Рабочая группа поручила секретариату проконсультироваться с правительством Венгрии на предмет подтверждения класса их участка Дуная (километровые отметки: 1 708,2 км – 1 433 км). Рабочая группа поручила секретариату окончательно завершить "Синюю книгу" с должным учетом поправок, перечисленных выше, и издать ее в качестве официальной публикации ЕЭК ООН под условным обозначением ECE/TRANS/144/Rev.2 к предстоящей пятьдесят шестой сессии SC.3.

15. Рабочая группа приняла к сведению предложенную секретариатом первую концепцию вебприложения ЕЭК ООН, содержащего базу данных с подборкой информации из основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е ("Синей книги"), СМВП и Протокола к СЛКП (неофициальный документ № 16 (2012)) и одобрила ее. Рабочая группа поручила секретариату продолжить разработку онлайн-приложения общего пользования, с тем чтобы оно было доступно в онлайн-режиме к концу 2012 года, и сообщить о достигнутых результатах на пятьдесят шестой сессии SC.3. Делегациям было предложено направить в секретариат до 1 августа 2012 года свои замечания по этому приложению.

### **С. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (резолюция № 49)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/159

16. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Габриэль Миалок (сотрудник компании "Судоходные пути Франции") подготовил сообщение под названием "Проект внутренних водных путей Сона – Мозель и Сона – Рейн". Это сообщение было представлено в типографском виде, поскольку г-н Миалок не смог принять участие в работе сессии.

17. Рабочая группа поручила секретариату подготовить пересмотренный перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев, содержащийся в приложении к резолюции № 49, на основе второго пересмотренного издания "Синей книги" и передать его на рассмотрение и принятие SC.3.

### **Д. Карта европейских внутренних водных путей**

18. Рабочая группа приняла к сведению обновленную карту европейских внутренних водных путей с учетом изменений, внесенных в результате пересмотра "Синей книги", и поправок к СМВП, которые представил генеральный директор компании "Евромэпинг" г-н Дэйвид Эдуардз-Мей.

19. Секретариат обратил внимание делегатов на тот факт, что в основу этой карты была положена резолюция № 30 о классификации европейских внутренних водных путей. В этой связи на ней указаны все судоходные водные пути Европы, а не только так называемые водные пути категории Е, указанные в СМВП и "Синей книге", а также недостающие звенья. По этой причине в соответствии с СМВП отображать на карте схему недостающих звеньев в виде штриховых линий не следует.

20. Рабочая группа утвердила карту с учетом исправлений сноски 5 к таблице классификации в соответствии с резолюцией № 30 и исключения штриховых линий, отображающих недостающие звенья в сети СМВП, а также всех изменений, отмеченных на карте делегациями в ходе сессии. Секретариату было поручено выяснить у делегаций, нужны ли им бумажные экземпляры этой карты, и, если нужны, узнать число требуемых экземпляров. В соответствии с этим поручением SC.3 будет представлен на ее пятьдесят шестой сессии соответствующий доклад.

#### **IV. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (резолюция № 24) (пункт 3 повестки дня)**

21. Внимание участников было обращено на тот факт, что на своей пятьдесят третьей сессии SC.3 решила сохранить Группу экспертов по ЕПСВВП в составе представителей речных комиссий и заинтересованных правительств, на которую возложена задача по мониторингу осуществления ЕПСВВП правительствами и речными комиссиями и по рассмотрению предложений по поправкам к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13).

##### **A. Состояние поправок к ЕПСВВП**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4 и Corr.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/2 и Add.1

22. Рабочая группа обсудила пересмотренные предложения по поправкам к ЕПСВВП, подготовленные секретариатом в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/2/Add.1 по поручению SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, пункты 24 и 26 b)), и приняла следующие решения:

а) принять предложения по поправкам, содержащиеся в пунктах 3–9, 10 а), b), d)–f) и 11, и поручить секретариату обратить должное внимание на сноски;

б) поручить Группе экспертов по ЕПСВВП обосновать исключение изображения ночной сигнализации для судов, стоящих на открытом месте, предусмотренное в пункте 1 статьи 3.20 (пункт 10 с)).

23. Рабочая группа приняла к сведению доклад г-на Рейнхарда Вордервинклера о результатах семнадцатой сессии Группы экспертов ЕПСВВП (19 июня 2012 года, Женева). Отчет о работе этой сессии содержится в приложении к настоящему докладу.

##### **B. Поправки к главам 1–8**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3 и Add.1, неофициальный документ №. 9/Rev.1 (2012)

24. Рабочая группа решила рассмотреть оставшиеся вопросы, содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3, вместе с дополнительными предложениями Группы экспертов ЕПСВВП по поправкам к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3/Add.1) на своей сорок второй сессии в расчете на то, что к тому времени она получит всестороннее предложение ЦКСР по требованиям к

установке и эксплуатации оборудования АИС и разъяснения Группы экспертов по ЕПСВВП в отношении статей 3.16(1) и 7.08(2).

25. Секретариату было поручено передать SC.3 сводный текст проекта поправок к ЕПСВВП, содержащий поправки, которые уже были в предварительном порядке согласованы SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/2) и уточнены SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/2/Add.1) и включают дополнительные изменения, содержащиеся в пункте 22 выше.

### **С. Пересмотр главы 10 "Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов"**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/179, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/13 и Add.1 (Corr.1 только на русском языке), неофициальный документ № 9/Rev.1 (2012), неофициальный документ № 12 (2012)

26. Рабочая группа обратила внимание на то, что на своей сороковой сессии она рассмотрела предложение ЦКСР по пересмотру главы 10 ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4) и сочла, что общая концепция пересмотра главы 10, предложенная ЦКСР, в принципе приемлема. Вместе с тем она решила вернуться к обстоятельному обсуждению этой главы на своей сорок первой сессии после получения информации от ДК по итогам работы ее Группы экспертов по отходам от эксплуатации судов и предложений правительств по тексту, представленному ЦКСР, с должным учетом определений терминов, изложенных в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, пункты 28 и 29).

27. Рабочая группа высоко оценила сообщение руководителя проекта ВАНДА д-ра Харальда Бётла о проведенной в последнее время работе и результатах этого проекта по сбору отходов в результате внутреннего судоходства по Дунаю.

28. Рабочая группа приняла к сведению замечания и предложения, представленные правительствами (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/13 и Add.1 и Corr.1 (только на русском языке) и информационный документ № 9/Rev.1 (2012)) и речными комиссиями (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/12 и неофициальный документ № 12 (2012)) о возможных изменениях проекта главы 10, представленных ЦКСР в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4.

29. Рабочая группа поручила секретариату подготовить сводный текст проекта пересмотренного варианта главы 10 на основе текста ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4 и упомянутых выше материалов, представленных правительствами и речными комиссиями, и передать его на рассмотрение Группе экспертов по ЕПСВВП. Рабочая группа предложила Группе экспертов по ЕПСВВП представить предложение по наиболее эффективному способу включения положений главы 10 ЕПСВВП. Она также просила правительства передать в секретариат до 15 ноября 2012 года свои предложения, в случае их наличия, по наиболее оптимальному расположению предписаний главы 10 в тексте.

## **V. Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования в области внутреннего судоходства (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/184, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/14, неофициальный документ № 10 (2012)

30. Внимание участников было обращено на тот факт, что на своей сороковой сессии Рабочая группа решила учредить международную группу экспертов (МГЭ), открытую для участия государств – членов ЕЭК ООН, Европейской комиссии, речных комиссий и других заинтересованных сторон, таких как Сеть для обмена в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), в целях обновления существующих региональных и общеевропейских документов, касающихся удостоверений судоводителей и профессиональных требований в области внутреннего судоходства (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, пункты 9–16).

31. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-жи Сесиль Турнайе из ЦКСР о возможностях создания общеевропейской основы для профессиональной квалификации в области внутреннего судоходства. С учетом уже проделанной ЦКСР и Европейской комиссией работы по вопросу о профессиональной квалификации и взаимном признании удостоверений судоводителя Рабочая группа сочла, что создание МГЭ в соответствии с мандатом SC.3, изложенным в пересмотренном варианте резолюции № 31, позволит дополнить работу речных комиссий и ЕС посредством обеспечения более широкого географического охвата.

32. Рабочая группа рассмотрела сообщения правительств и речных комиссий по вопросу о сфере деятельности, мандате и организации работы Общеевропейского форума, содержащиеся в документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/14 и неофициальном документе № 10 (2012). Она поручила секретариату разработать документ о возможном круге ведения и правилах процедуры МГЭ с акцентом на взаимодействие между всеми существующими группами экспертов в речных комиссиях и ЕС для рассмотрения и одобрения SC.3 на ее пятьдесят шестой сессии.

## **VI. Будущее сотрудничество по Европейской базе данных о судах/корпусах судов (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/12

33. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о решении Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по этому вопросу (ECE/TRANS/224, пункт 53) и решила сохранить данный пункт в своей повестке дня. Секретариату было поручено и далее отслеживать ход работы в этой области в тесной консультации с Европейской комиссией, соответствующим образом информируя SC.3/WP.3 и КВТ.

34. Рабочая группа поручила секретариату включить этот вопрос в повестку дня предстоящей пятьдесят шестой сессии SC.3.



## **VII. Резолюция № 61 "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания" (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 и Amend.1

35. Рабочая группа приняла к сведению, что группа добровольцев не провела свое совещание, как это было предусмотрено в мае 2012 года, из-за недостаточного числа участников. Рабочая группа приняла к сведению повестку дня предстоящего шестого совещания группы добровольцев, которое состоится осенью, и подчеркнула важность работы этой группы для обеспечения своевременного обновления технических требований к судам внутреннего плавания с учетом быстроизменяющегося законодательства в государствах – членах ЕЭК ООН.

36. Рабочая группа поручила секретариату распространить повестку дня предстоящего совещания группы добровольцев, как только будут согласованы сроки и место проведения этого совещания, среди как можно более широкого круга экспертов, настоятельно рекомендовав им принять участие в работе этой важной группы. Результаты деятельности группы добровольцев, выступающей в качестве одного из неофициальных рабочих органов SC.3, будут размещены на вебстранице SC.3.

## **VIII. Ведение общих принципов и технических требований для Общеевропейской речной информационной службы (РИС) (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Предложения о рекомендациях ЕЭК ООН по идентификаторам морских подвижных служб**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/15

37. Внимание участников было обращено на тот факт, что Рабочая группа на своей тридцать девятой сессии приняла к сведению предложение Российской Федерации разработать на общеевропейском уровне специальные рекомендации по идентификаторам морских мобильных служб (ИМПС) для станций (транспондеров) внутренних судов с использованием Автоматизированной системы идентификации (АИС), которые не подпадают под действие главы V Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС 74).

38. Рабочая группа рассмотрела предложение Российской Федерации, содержащееся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/15, и приняла следующее решение:

а) согласиться с предложением, изложенным в подпунктах а)–е) пункта 5;

б) пункт 3: *вместо* "радиостанциям" *читать* "судовым станциям" (в соответствии с Регламентом радиосвязи, статья 1, пункт 1.77);

с) пункт 4 с): *вместо* "Базель, 6 апреля 2000 года, версия от 18 сентября 2007 года" *читать* "Бухарест, 18 апреля 2012 года";

d) сноска 1: *вместо* (Базель, 6 апреля 2000 года) *читать* (Бухарест, 18 апреля 2012 года).

39. Рабочая группа поручила секретариату препроводить предложение Российской Федерации с исправлениями в пункте 38 выше SC.3 для рассмотрения и принятия соответствующего решения.

## **В. Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/16, ECE/TRANS/SC.3/176.

40. Рабочая группа рассмотрела предложения Председателя Группы экспертов по обнаружению и отслеживанию судов (Группа экспертов по VTT), содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/16, и приняла следующее решение:

a) поддержать предложение адаптировать стандарт VTT, содержащийся в приложении к резолюции № 63 (ECE/TRANS/SC.3/176), в связи с принятием станций класса В АИС на внутренних водных путях;

b) изложить пункт 3 раздела В главы II в целях четкого указания на то, на каких судах допускается использование транспондеров АИС класса В в следующей редакции:

"В настоящий момент существуют только станции АИС класса "CS", но ожидается, что скоро появятся станции АИС класса В "SO". Пока неясно, будет ли использование последнего типа транспондеров АИС класса В ограничиваться прогулочными судами.

Учитывая стоимость, использование таких станций АИС класса В "SO" может оказаться привлекательным для коммерческих судов, не попадающих под действие Конвенции СОЛАС, таких как буксиры и вспомогательные суда.

Вместе с тем сохраняется вероятность того, что владелец прогулочного судна может установить и использовать официально допущенную станцию АИС для внутреннего судоходства. Использование таких станций АИС для внутреннего судоходства предоставит владельцам прогулочных судов больше возможностей, что может представлять для них определенный интерес. Однако интенсивное использование прогулочными судами станций АИС для внутреннего судоходства будет приводить к перегрузке канала передачи данных по ОВЧ (ПД-ОВЧ), поэтому такое использование поощрять не следует.

Таким образом, использование станций класса В "CS" следует ограничить только прогулочными судами. Использование транспондеров класса В "SO" АИС следует разрешить на конкретных типах судов определенной длины (таких как буксиры и вспомогательные суда). Ответственность за контроль и предотвращение перегрузки канала передачи данных по ОВЧ (ПД-ОВЧ) следует возложить на компетентные национальные органы".

41. Секретариату было поручено передать это предложение Председателю Группы экспертов по VTT с учетом исправления, содержащегося в пункте 40 выше, SC.3 для дальнейшего рассмотрения и принятия соответствующего решения.

## **IX. Общеευропейские правила, касающиеся общей аварии во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/17 и Add.1

42. Рабочая группа приняла к сведению предложения, представленные Российской Федерацией (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/17) и Украины (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/17/Add.1) относительно проекта резолюции по общеευропейским правилам, касающимся общей аварии во внутреннем судоходстве, предложенного Сербией (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7) на основе Правил об общей аварии Международной ассоциации рейнского судового регистра (ИБР).

43. Делегации Сербии было предложено разработать в консультации с ИБР свои замечания по предложениям Российской Федерации и Украины и передать их SC.3/WP.3 на рассмотрение на ее сорок второй сессии.

## **X. Прогулочное судоходство (пункт 9 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/18 и Corr.1, неофициальный документ № 11 (2012) и неофициальный документ № 14 (2012)

44. Рабочая группа выразила удовлетворение по поводу проекта схематичной карты внутренних водных путей, используемых для прогулочного судоходства (AGNP), которая была представлена компанией "Евромэппинг", предложила правительствам рассмотреть содержащуюся в обзоре информацию и представить в секретариат до 1 августа 2012 года соответствующие изменения, в случае их наличия. Карта AGNP доступна по адресу: [www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/AGN\\_recreational.pdf](http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/AGN_recreational.pdf). Секретариату было поручено передать пересмотренный вариант резолюции № 52 с прилагаемой картой SC.3 для рассмотрения и принятия.

45. Рабочая группа положительно оценила информацию, представленную Российской Федерацией по поводу изменений, внесенных в ее национальное законодательство относительно утверждения перечня внутренних водных путей и портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств (неофициальный документ № 17/Rev.1 (2012)).

46. Рабочая группа рассмотрела пересмотренное издание резолюции № 40, подготовленное секретариатом (неофициальный документ № 14 (2012)), и приняла следующее решение:

а) поручить секретариату изменить приложение IV посредством систематического указания названий органов, упомянутых на национальном языке, если он отличается от языка резолюции (английский, французский, русский), и представить его SC.3 на рассмотрение и утверждение на ее пятьдесят шестой сессии;

б) предложить SC.3 рассмотреть на своей пятьдесят шестой сессии вопрос о том, чтобы предоставить секретариату возможность автоматически обновлять приложение IV по мере получения соответствующей информации от правительств;

с) передать вопросы, касающиеся выдачи и признания международного удостоверения на право управления прогулочным судном, международной группе экспертов, указанной выше в пункте 30.

47. Рабочая группа отметила, что информацию о трудностях, которые встречаются в процессе осуществления резолюции № 40, прислали лишь несколько правительств государств-членов (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, пункт 56). Она еще раз просила правительства представить такую информацию в секретариат до 12 ноября 2012 года, с тем чтобы дать ему возможность подготовить проект документа по применению резолюции № 40. Секретариату также было поручено разработать – по возможности, в сотрудничестве с Европейской ассоциацией лодочного спорта (ЕАЛС) – руководящие принципы применения резолюции № 40 для использования отдельными яхтсменами, включая размещение на вебсайте SC.3 часто задаваемых вопросов (FAQ).

48. Рабочая группа решила вернуться к рассмотрению вопроса о статусе резолюции № 40 после подготовки документа об осуществлении этой резолюции.

49. С учетом наличия целого ряда резолюций SC.3, касающихся прогулочного судоходства (резолюция № 13, пересмотренный вариант; резолюция № 14, пересмотренный вариант; резолюция № 40, пересмотренный вариант; резолюция № 41 и резолюция № 52), Рабочая группа поручила секретариату изучить возможность консолидации вышеупомянутых документов в целях облегчения работы по их осуществлению и повышению осведомленности отдельных яхтсменов.

## **XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)**

50. Представитель ДК информировал Рабочую группу о том, что 1 июля 2012 года главный инженер секретариата ДК г-н Карол Анда выходит на пенсию и с 1 сентября 2012 года его функции будет исполнять Петер Чаки. Рабочая группа выразила г-ну Анда признательность за вклад, который он внес в ее работу, и пожелал г-ну Чаки успехов в выполнении важных функций, которые будут на него возложены.

51. Рабочая группа приняла к сведению информацию Словакии о совещании министров транспорта придунайских стран, которое состоялось 7 июня 2012 года в Люксембурге и завершилось подписанием заявления об эффективном техническом обслуживании объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта на Дунае и ее судоходных притоках.

## **XII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)**

52. В соответствии со сложившейся практикой Рабочая группа утвердила решения, принятые на ее сорок первой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

## Приложение

### Решения Группы экспертов по ЕПСВВП, принятые 19 июня 2012 года

1. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое семнадцатое совещание 19 июня 2012 года, приурочив его к сорок первой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3, 20–22 июня 2012 года).
2. На совещании присутствовали г-н Р. Вордервинклер (Австрия), г-н Б. Адам (Бельгия), г-жа Н. Дофферхофф-Хельденс (Нидерланды), г-жа В. Иванова (Российская Федерация), г-н Петар Маргич (Дунайская комиссия), г-жа А. Джаймурзина, г-жа М. Новиков, г-жа В. Бланшард и г-жа Л. Панченко (ЕЭК ООН). По приглашению секретариата на совещании присутствовал консультант по вопросам безопасности и руководитель службы контроля качества в компании СТЕТРАГ АГ г-н Маркус Майер и представитель Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ).
3. На совещании не смогли присутствовать г-жа П. Брюкнер (Мозельская комиссия), г-н Дж. Паули (Центральная комиссия судоходства по Рейну) и г-н Ж. Милкович (Международная комиссия по бассейну реки Сава).
4. Совещание открыл начальник отделения устойчивого транспорта г-н М. Магольд, который представил сотрудников секретариата.
5. Были обсуждены следующие пункты:
  - I. Отчет о последнем совещании.
  - II. Общий обмен информацией.
  - III. Рассмотрение предложений по поправкам к ЕПСВВП (CEVNI EG/2012/3, CEVNI EG/2012/4).
  - V. Прочие вопросы.
  - VI. Следующее совещание.

#### I. Отчет о работе шестнадцатого совещания

Группа экспертов по ЕПСВВП утвердила отчет о работе шестнадцатого совещания 14 февраля 2012 года, содержащийся в документе CEVNI EG/2012/2 и в приложении к докладу о работе четвертой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80).

#### II. Общий обмен информацией

6. Участники обменялись информацией о работе по ЕПСВВП, проведенной в последнее время. В этой связи были подчеркнуты следующие моменты:
  - а) Г-жа Дофферхофф-Хельденс, представляющая делегацию Нидерландов в ЦКСР по Рейнским правилам, сообщила о завершении работы по сопоставлению статей ЕПСВВП с национальными правилами, действующими на

внутренних водных путях в Нидерландах. В сентябре 2012 года ЦКСР проведет сопоставление добавлений к ЕПСВВП. После того как они будут приняты Комитетом, ЦКСР сможет разработать соответствующие предложения по поправкам к ЕПСВВП для рассмотрения SC.3/WP.3.

b) Дунайская комиссия (ДК) сообщила о том, что специальная группа экспертов ДК по сбору отходов в результате эксплуатации судов должна окончательно доработать свои предложения по пересмотру главы 10 ЕПСВВП на своей предстоящей сессии с целью отразить в них опыт работы, накопленный в речном бассейне Дуная. Результаты этой работы должны быть готовы, как ожидается, в конце 2012 года и будут представлены Группе экспертов по ЕПСВВП и SC.3/WP.3.

c) Бельгия сообщила о том, что в настоящее время она вместе с Нидерландами проводит работу по пересмотру национальных правил внутреннего судоходства, поскольку они пользуются на совместной основе многими водными путями. Эта работа имеет целью упростить действующие правила.

d) Нидерланды продолжают интенсивную работу по сопоставлению существующего свода национального законодательства в области внутреннего судоходства, которое различается между шестью регионами, с ЕПСВВП в целях выработки единого документа, отражающего все применимые правила, по типу ЕПСВВП.

e) Российская Федерация сообщила об изменениях, внесенных в ее национальное законодательство, касающиеся утверждения перечня внутренних водных путей и портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств. В этом случае применяются российские правила плавания, которые в настоящее время пересматриваются. Более конкретная информация будет представлена на совещании SC.3/WP.3.

### III. Рассмотрение предложений по поправкам к ЕПСВВП

7. Группа экспертов рассмотрела предложения по поправкам, содержащиеся в документе CEVNI EG/2012/3, разработанном секретариатом, и приняла следующее решение:

#### A. Поправка к статье 3.16

8. *Изменить* пункт 1) статьи 3.16 следующим образом:

Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

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 парома составляет менее 20 м;~~

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. ~~Однако эта высота может быть уменьшена.~~

**Высота расположения ясного белого огня и зеленого шара может быть уменьшена, если длина парама составляет менее 20 метров.**

## **В. Поправка к статье 7.08**

9. Группа экспертов по ЕПСВВП сняла свое предложение по поправке к пункту 2) статьи 7.08, как указывается в пункте 9 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3, поскольку понятие "постоянный надзор" может толковаться по-разному. Сначала Группа хотела разработать соответствующее общее правило, с тем чтобы не оставлять этот вопрос на усмотрение компетентным органам. Поскольку сформулировать такое общее правило оказалось трудным, не усложняя при этом текста ЕПСВВП, Группа решила снять свое предыдущее предложение по поправке.

## **С. Возможное включение в статью 1.01 определения "крупное судно"**

10. Группа экспертов по ЕПСВВП рассмотрела далее возможность включения определения "крупное судно" с учетом информации, представленной секретариатом, и сделала вывод о том, что оценить то, насколько можно будет упростить текст ЕПСВВП за счет включения определения крупного судна и замены термина "судно" на "крупное судно" во всех случаях без исключения, будет весьма сложно. Вместе с тем Группа пришла к выводу о том, что текст некоторых статей можно упростить, уточнив, что они касаются только крупных судов. В этой связи Группа просила делегации Бельгии и Нидерландов представить список статей, редакцию которых можно было бы облегчить посредством включения термина "крупное судно", для его рассмотрения Группой в каждом конкретном случае, например в целях уточнения некоторых ситуаций, когда не совсем понятно, о каких судах идет речь.

11. В связи с нехваткой времени Группа решила продолжить работу с обновленным вариантом предложений Бельгии и вернуться к документу CEVNI EG/2012/3, если у нее будет достаточно времени, или, в противном случае, вернуться к нему на своей следующей сессии.

12. Группа экспертов рассмотрела обновленные предложения по поправкам, содержащиеся в документе CEVNI EG/2012/4, представленном Бельгией и распространенном секретариатом до совещания. Она приняла следующие решения:

### **1. Поправка к статье 1.01**

13. Группа решила вернуться к этому предложению на основе предложения, которое должно быть разработано Бельгией и Нидерландами по каждому конкретному случаю.

### **2. Поправка к статье 1.08**

14. *Изменить* пункт 3 статьи следующим образом:

**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 содержимому судового свидетельства.

### 3. Поправка к статье 1.10

15. После обстоятельного обсуждения Группа решила отказаться от предложения Бельгии заменить металлическую или пластиковую пластинку на барже без экипажа пластифицированной копией судового свидетельства.

### 4. Поправка к статье 3.04

16. *Изменить* пункт 3 статьи следующим образом:

**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.**

### 5. Поправка к статье 3.14

17. *Изменить* пункт 3 статьи следующим образом:

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.**

### 6. Поправка к приложению 3.2

18. *Добавить* рис. 33b, похожий на рис. 31b и 32b, с тремя конусами на носу и корме судна.

### 7. Поправка к статье 3.20

19. *Исключить* в пункте 3 "за исключением судовых шлюпок" и "и 2"



*Исключить* "для судовых шлюпок никакой сигнализации не требуется." (см. CEVNI EG/2012/2, пункт g))

*Добавить* подпункт d) в пункт 4 следующего содержания:

Когда судовые шлюпки стоят вблизи судов, которым они принадлежат.

#### **8. Поправки к статье 6.01-бис и 6.02**

20. После обстоятельного обсуждения Группа решила поручить секретариату поставить этот вопрос перед ЦКСР, поскольку Полицейские правила плавания по Рейну содержат такую же формулировку, как и ЕПСВВП, и поскольку положения статьи 6.01-бис противоречат положениям пункта 2 статьи 6.02.

#### **9. Поправка к статье 6.11**

21. *Изменить* подпункт а) следующим образом:

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

22. *Изменить* подпункт b) следующим образом:

Между составами в районах, обозначенных знаком 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.

#### **10. Поправка к статье 6.27**

23. *Добавить* пункт 3 следующего содержания:

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.

24. *Добавить* пункт 4 следующего содержания:

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

#### **11. Поправка к статье 6.28**

25. *Изменить* пункт 11 следующим образом:

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.

26. *Добавить* пункт 13 следующего содержания:

Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например в случае судоподъемников и аппарелей.

#### **12. Поправка к статье 6.28-бис**

27. *Добавить* пункт 5 следующего содержания:

Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например в случае судоподъемников и аппарелей.

### 13. Поправка к статье 6.29

28. *Изменить* статью 6.29 следующим образом:

1. В отступление от пункта 3 статьи 6.28 правом первоочередного прохода через шлюзы пользуются:

- a) суда, несущие знак, описанный в статье 3.27;
- b) 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.

### 14. Поправки к статье 6.32

29. Группа рассмотрела предложение Бельгии, имеющее целью заменить в пункте 2 статьи 6.32, пункте 5 статьи 6.32 и в пункте 1 с) статьи 6.33 "свою категорию" на "о том, является ли оно крупным судном, малым судном и высокоскоростным судном, свое" и решила принять его в том случае, если будет включено определение "крупное судно". Если оно не будет включено, то Группа решила внести в вышеупомянутые статьи после слов "свою категорию" соответствующее уточнение "(например, состав, высокоскоростное судно, малое судно)".

30. *Исключить* в тексте пункта 6 на французском языке слово "poussés".

Поскольку у Группы экспертов по ЕПСВВП не было времени, она решила продолжить обсуждение остальных предложений по поправкам, содержащимся в документах CEVNI EG/2012/3, CEVNI EG/2012/4, на своей следующей сессии.

## IV. Прочие вопросы

31. По пункту "Прочие вопросы" никакие вопросы не обсуждались.

## V. Следующее совещание

32. Группа экспертов по ЕПСВВП согласовала в предварительном порядке следующие сроки своего совещания:

9 октября 2012 года      восемнадцатое совещание Группы экспертов по ЕПСВВП.

---