

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестьдесят первая сессия**

Женева, 4–6 октября 2017 года

Пункт 6 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)****Осуществление Европейских правил судоходства
по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (документ
о ходе осуществления ЕПСВВП): отличия от ЕПСВВП
и дополнительные национальные и региональные
предписания****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.
2. На своей пятьдесят девятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) одобрила проект вопросника по особым региональным и национальным предписаниям, обновленный с учетом пятого пересмотренного варианта ЕПСВВП, и просила секретариат распространить его среди государств-членов и речных комиссий в целях обновления документа о ходе осуществления ЕПСВВП и главы 9.
3. Если не указано иное, то настоящий документ является пересмотренным вариантом документа ECE/TRANS/SC.3/2014/5, обновленного на основе ответов Австрии, Болгарии и Румынии (ECE/TRANS/SC.3/2016/7), Чешской Республики и Венгрии (ECE/TRANS/SC.3/2016/17), Словакии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4), Беларуси (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11 и неофициальный до-



кумент № 11 SC.3/WP.3), Российской Федерации (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/22), Савской комиссии (неофициальный документ № 13 SC.3/WP.3 (2017 год)) и Бельгии (информация, препровожденная в июле 2017 года). Он дополняет документ ECE/TRANS/SC.3/2017/6.

II. Отличия от статей глав 1–8, помимо тех, которые перечислены в главе 9

A. Австрия

4. Действуют следующие отличия:

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
1.01(IV) 12	В качестве водных путей в национальном законодательстве определяются австрийская часть Дуная и нижние участки рек Траун, Энс и Морава. На этих водных путях применимы ЕПСВВП. Правила для других внутренних водных путей, открытых для судоходства, основаны на ЕПСВВП, однако гораздо короче, поскольку на этих внутренних водных путях, например, нет составов.
1.09	Отличие от пункта 5 состоит в том, что высокоскоростные суда могут двигаться со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности воды, только если за их румпелем или штурвальным колесом находится лицо в возрасте не моложе 21 года, которое обладает необходимой квалификацией, предусмотренной в подпунктах е) и j) пункта 1 статьи 1.10.
2.01, пункт 5	Обязательство нести государственный флаг на национальных водных путях не применяется.
3.22	Огни, предписанные в пунктах 1 и 2, на паромов не обязательны, если выполнены условия, закрепленные в пунктах 4 b) или 5 (австрийская поправка) статьи 3.20. Пункт 5 c) также применим к паромов длиной до 20 м.
3.23	Отличие от пункта 1 состоит в том, что плавучим установкам необязательно нести огни, если они не выступают в водный путь более чем на 5 м.
6.11	Запрет на обгон не применяется к судам, обгоняющим малые суда.
6.28	Пункт 2 применяется ко всей зоне шлюза, которая включает в себя места стоянки для судов, ожидающих прохода. Отличие от пункта 3 состоит в том, что прохождение шлюзов осуществляется в порядке прибытия в зону шлюза. Для определения порядка прохождения шлюзов может использоваться предполагаемое время прибытия судов, оснащенных АИС для внутреннего судоходства. В пределах, указанных в пункте 7 а), суда должны проходить в шлюзовую камеру настолько далеко, насколько это необходимо, и выбирать место в камере таким образом, чтобы не препятствовать следующим судам заходить в ту же камеру и использовать ее. Отличие от пункта 7 с) состоит в том, что разрешается использовать подходящие стационарные устройства. Отличие от пункта 7 е) состоит в том, что двигатели могут использоваться в исключительных случаях для обеспечения безопасности во время прохождения шлюза. Во время прохождения шлюза все лица, находящиеся на палубах прогулочных судов длиной менее 20 м, должны быть в спасательных жилетах. Шлюз около левого берега является «левым шлюзом», шлюз около правого берега – «правым шлюзом». Суда могут вставать на якорь в зоне шлюза до или после его прохождения, только если это необходимо по причинам навигации или разрешено персоналом шлюза. Если нет необходимости сходить на берег для швартовки, то во время прохождения шлюза дежурная палубная команда должна быть на палубе. Во время прохождения шлюза в румпельной рубке самоходных судов должен находиться рулевой.

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
	<p>Суда, несущие сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, должны сообщать о ней при оповещении о проходе через шлюз.</p> <p>Когда судно или состав готовы к проходу через шлюз, персонал шлюза должен быть проинформирован об этом с помощью радиотелефонной связи, телефона в шлюзе, удара в колокол или голоса.</p> <p>Заправка и прием загрязняющих веществ внутри шлюзов не разрешаются.</p>
6.29	<p>Отличие от пункта 1 состоит в том, что правом первоочередного прохода через шлюзы пользуются:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) суда первой помощи и аварийно-спасательных служб; b) суда службы судоходного надзора, полиции и таможни во время работы; c) сильно поврежденные суда; d) суда, упомянутые в пункте 1 b) статьи 6.29; e) пассажирские суда, курсирующие по расписанию; и f) иные пассажирские суда с пассажирами на борту, если они оповестили оператора шлюза не позднее, чем за час до своего прохода. <p>После каждого прохода судов, использующих свое право первоочередного прохода через шлюз вверх или вниз по течению, должен осуществляться проход других ожидающих судов, не имеющих права первоочередного прохода, в том же направлении. Если судно не готово к проходу через шлюз в момент подачи сигнала на вход, то оно должно уведомить об этом оператора шлюза и следующее судно, ожидающее прохода.</p> <p>Право первоочередного прохода через шлюз может быть предоставлено по просьбе оператора судна, если это продиктовано интересами безопасности судоходства или людей, интересами общественного блага или интересами национальной экономики. Право первоочередного прохода предоставляется посредством выдачи сертификата в соответствии с добавлением х; при использовании права первоочередного прохода этот сертификат должен находиться на борту.</p>
7.02	<p>Отличие от пунктов 1 и 2 состоит в том, что суда пришвартовываются только на государственных или частных стоянках с учетом распоряжений об использовании этих стоянок, если необходимо произвести их загрузку, разгрузку, вход или выход пассажиров, заправку топливом, обеспечить эксплуатационные принадлежности или пополнить запасы провизии либо произвести любые другие действия для продолжения рейса за пределами портов. Швартовка в других местах разрешается только в отдельных случаях и с одобрения службы судоходного надзора. О швартовке в чрезвычайных ситуациях судоводитель должен безотлагательно сообщить службе судоходного надзора.</p>

В. Беларусь

5. В Правилах плавания по внутренним водным путям применяются следующие положения, отличные от ЕПСВВП:

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
1.01 а) 5	<p>Высокоскоростное судно – самоходное судно, за исключением судов с главными двигателями мощностью менее 55 киловатт и валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, способное осуществлять движение со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если об этом указано в свидетельстве о годности судна к плаванию.</p>
1.09	<p>К управлению маломерными судами, за исключением моторных маломерных судов, допускаются лица, достигшие 16-летнего возраста. До достижения 16-летнего возраста к управлению маломерными судами, за исключением моторных маломерных судов, допускаются лица, участвующие в спортивно-массовых и физкультурно-оздоровительных мероприятиях, проводимых государственными организациями физической культуры и спорта, либо иных спортивных мероприятиях, а также лица, проходящие спортивную подготовку в специализированных учебно-спортивных учреждениях, средних школах-училищах олимпийского резерва, клубах по виду (видам) спорта.</p>

К управлению моторными маломерными судами допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста, допущенные по медицинским показаниям к управлению моторными маломерными судами, которые прошли проверку знаний правил управления моторными маломерными судами и имеют удостоверение на право управления моторным маломерным судном либо которые имеют международное удостоверение на право управления прогулочным судном.

1.10 На судах, зарегистрированных в Государственном судовом реестре Республики Беларусь, должны находиться следующие судовые документы:

- свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Республики Беларусь;
- свидетельство о праве собственности на судно;
- свидетельство о годности судна к плаванию с указанием его класса или приложением классификационного свидетельства;
- список членов экипажа судна (судовая роль);
- судовой журнал (вахтенный журнал, единый вахтенный журнал);
- машинный журнал (для судов с механическим двигателем, эксплуатируемых членами экипажа, работающими без совмещения профессий);
- судовое санитарное свидетельство;
- единая книга осмотра судна;
- свидетельство о предотвращении загрязнения с судна нефтью, сточными водами и отходами;
- разрешение на эксплуатацию судовой радиостанции;
- свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающем безопасность судоходства (для самоходных транспортных судов).

На судах, осуществляющих выход за пределы Республики Беларусь, кроме документов, указанных в части первой настоящей статьи, должны находиться документы, предусмотренные международными договорами Республики Беларусь. Выдачу документов, предусмотренных международными договорами Республики Беларусь, осуществляет соответствующий государственный орган, уполномоченный Правительством Республики Беларусь.

На судах смешанного (река-море) плавания, выходящих на морские пути (за исключением судов, выходящих на устьевые участки рек с морским режимом судоходства), кроме документов, указанных в частях первой и второй настоящей статьи, должны находиться документы, предусмотренные Кодексом торгового мореплавания Республики Беларусь. На судне, зарегистрированном в судовой книге, должны находиться судовой билет и сертификат о допуске судна к эксплуатации, подтверждающий признание маломерного судна годным к эксплуатации по результатам его технического освидетельствования.

2.02 Суда, за исключением гребных лодок, байдарок и надувных судов грузоподъемностью менее 225 килограммов, должны иметь на корпусе или на прочно прикрепленных к бортам щитках или табличках следующие опознавательные знаки:

- название (номер) судна для судов внутреннего плавания, судов смешанного (река-море) плавания;
- регистрационный номер, присвоенный судну при его государственной регистрации;
- пункт приписки (место регистрации) – на судах, осуществляющих выход за пределы Республики Беларусь.

На судах, предназначенных для перевозки грузов, дополнительно указывается грузоподъемность в тоннах, а на пассажирских судах – максимальное разрешенное количество пассажиров.

2.05 Якоря судов, за исключением судов с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт и (или) валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, должны иметь несмываемые опознавательные знаки судовладельца.

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
3.08, пункт 1	Кормовой огонь располагается на корме судна в диаметральной плоскости. Два кормовых огня располагаются в одной плоскости горизонтально. Три кормовых огня располагаются в форме равнобедренного треугольника основанием вниз. При этом верхний огонь должен быть расположен в диаметральной плоскости судна, а два нижних – как можно ближе к бортам.
3.09 пункт 1 а)	Топовый огонь на самоходном судне (а если на одной мачте два или более огней, то нижний из них), за исключением нижних топовых огней на толкачах (буксирах), должен быть расположен в диаметральной плоскости судна выше бортовых огней не менее чем на 1 м, а на судах длиной менее 20 м – не менее 0,5 м.
3.10, пункт 1	<p>Правилами плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь установлено, что толкающее судно должно нести следующие судовые огни:</p> <ul style="list-style-type: none"> - три топовых, расположенные в одной плоскости равносторонним треугольником основанием вниз, верхний из которых должен быть расположен в диаметральной плоскости; - бортовые; - три кормовых, расположенные треугольником основанием вниз, и буксировочный над ними (для судов шириной 5 м и менее – только буксировочный огонь). <p>Толкаемые суда должны нести:</p> <ul style="list-style-type: none"> одиночное – один топовый огонь в носовой части; в составе – по одному топовому огню в носовой части каждого переднего судна.
3.14	<p>Одиночное самоходное судно на ходу, а также самоходное судно с работающими силовыми установками, следующее за вспомогательным самоходным судном, должно нести следующие судовые огни:</p> <ul style="list-style-type: none"> - один топовый (судно длиной 50 м и более должно нести второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего); - бортовые; - три кормовых, расположенные треугольником основанием вниз (на судах шириной 5 м и менее – один кормовой огонь в диаметральной плоскости); - желтый проблесковый огонь, расположенный выше топового (для пассажирских водоизмещающих самоходных судов, работающих на переправе или на внутригородских линиях в границах портовых вод). <p>Суда на ходу, перевозящие опасные грузы, а также не проходившие дегазацию после перевозки таких грузов, должны нести огни согласно пункту 57 Правил плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, а также красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого топового огня.</p> <p>Толкач (буксир), занятый буксировкой на тресе или толканием судов с опасными грузами или судов, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, кроме огней, предписанных настоящими Правилами, должен нести:</p> <ul style="list-style-type: none"> - при буксировке на тресе – красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней; - при толкании – вместо верхнего белого топового огня в вершине треугольника красный топовый огонь; - при буксировке (толкании) смешанного состава (судов разных типов) – один красный топовый огонь, расположенный выше белых топовых огней.
3.16	<p>Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:</p> <ul style="list-style-type: none"> - белый круговой огонь; - желтый круговой огонь, расположенный на расстоянии не менее 1 м над белым огнем. <p>Паромы, передвигающиеся самостоятельно, должны нести судовые огни согласно пункту 57 Правил плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь, а также желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топового.</p> <p>Пункт 57 Правил плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь гласит, что одиночное самоходное судно на ходу, а также самоходное судно с работающими силовыми установками, следующее за вспомогательным самоходным судном, должно нести следующие судовые огни:</p>

Статья ЕПСВВП	Положение
	<ul style="list-style-type: none"> - один топовый (судно длиной 50 м и более должно нести второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего); - бортовые; - три кормовых, расположенные треугольником основанием вниз (на судах шириной 5 м и менее – один кормовой огонь в диаметральной плоскости); - желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топового (для пассажирских водоизмещающих самоходных судов, работающих на переправе или на внутригородских линиях в границах портовых вод).
3.27	<p>Суда органа по безопасности судоходства, контрольных и иных государственных органов, государственного учреждения «Государственная инспекция по маломерным судам», а также суда, предназначенные для проведения аварийно-спасательных, спасательных и поисковых работ на водах, следующие для оказания помощи, вправе, не отступая от требований Правил, предъявляемых к визуальной сигнализации для соответствующих судов, показывать независимо от времени суток проблесковый синий круговой огонь.</p>
4.05	<p>Технические и эксплуатационные требования к радиотелефонным установкам судов внутреннего плавания определены Государственной инспекцией электросвязи для речного транспорта Республики Беларусь в рабочем диапазоне частот 300,0–336,0 МГц.</p>
6.22-бис	<p>Севшие на мель составы или самоходные суда должны нести установленные для них стояночные огни (самоходное шириной 5 м и менее, несамоходное длиной до 50 м – белый круговой огонь на мачте; самоходное шириной более 5 м – белый круговой огонь в носовой части, два кормовых огня, расположенные горизонтально, и белый огонь на краю ходового мостика со стороны судового хода, видимый в секторе 180°; несамоходное длиной 50 м и более – по одному белому круговому огню в носовой части и на корме) и, кроме того, на уровне плавучего навигационного знака, если судно стоит в границах судового хода и проход мимо него для других судов возможен, на выступающей в судовую ход части судна – один белый или красный огонь, выставляемый согласно правилам освещения плавучих навигационных знаков.</p> <p>Если проход мимо состава невозможен, буксир (толкач) не имеет права оставлять несамоходное судно и обязан предупреждать об этом другие суда и составы звуковым сигналом б «Предупреждение» согласно приложению 5 к Правилам плавания по внутренним водным путям и зрительным сигналом «Прошу остановиться» (горизонтальное движение с борта на борт флага-отмашки в светлое время суток, белого огня в темное время суток). Такие же сигналы подает и самоходное судно, севшее на мель, если проход невозможен. Затонувшее на судовом ходу или в непосредственной близости от него судно должно быть ограждено плавучими знаками навигационной обстановки.</p>
6.23	<p>Не допускается нахождение парома в пределах судового хода дольше времени, необходимого для его работы на водном пути.</p> <p>Если продольный трос парома может загоразживать судовую ход, такой паром может стоять со стороны судового хода, противоположной точке закрепления троса, только если без этого невозможно осуществлять операции по погрузке и разгрузке. Во время этих операций приближающиеся суда могут потребовать освобождения судового хода подачей звукового сигнала 1 «Внимание».</p>
6.24–6.26	<p>В условиях ограниченной видимости проход под мостами судов и составов разрешается только в случае, если судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие опознать эти пролеты не менее чем за 0,5 км и уверенно ориентироваться судоводителю (визуально или с помощью технических средств) при подходе к ним.</p> <p>В населенных пунктах, кроме областных центров, разводка наплавных мостов и пропуск через них судов и составов должны осуществляться в любое время суток.</p> <p>В областных центрах разводка наплавных мостов осуществляется по расписанию. Пропуск судов через разводные наплавные мосты регулируется семафорной сигнализацией.</p>

Статья
ЕПСВВП

Положение

До приближения к наплавному мосту на расстояние не менее 1 км судно должно подать звуковой сигнал 1 «Внимание» согласно приложению 5. В темное время суток и в условиях ограниченной видимости такой сигнал должен быть продублирован лучом прожектора, направленным вверх.

При прохождении мостов с ограниченными по высоте судоходными пролетами судоводители обязаны:

- заваливать мачту без выключения ходовых огней. После прохождения моста мачта должна быть немедленно поставлена в исходное положение;
- при недостаточном габарите моста (при запасе по высоте менее 20 см) снимать все съемные части и детали на крыше рубки или прекращать движение до получения разрешения органа по безопасности судоходства;
- проводить высокогабаритные суда или плавучие объекты под мост только по распоряжению судовладельца, если при высоких уровнях воды для проводки под мост используется балластировка (увеличение осадки судна или плавучего объекта за счет приема на борт балласта).

Сведения о габаритах судоходных пролетов мостов судоводители обязаны получить у диспетчера движения до выхода в рейс.

- 6.27 Проход через плотины допускается в случае, если фермы на плотинах уложены, а кромки судового хода обозначены плавучими навигационными знаками, освещаемыми в темное время суток, или навигационными знаками со светоотражающим покрытием. Запрещается проход через плотину, если в верхнем и нижнем бьефах установлено по два красных бакена, ограждающих приплотинную зону. Такие бакены в темное время суток должны быть освещены или иметь светоотражающее покрытие.
- 6.28 С порядком прохождения судовых шлюзов можно ознакомиться в неофициальном документе № 11 SC.3/WP.3 (2017 год).
- 6.28-бис Входные светофоры, установленные на головах шлюза, регулируют вход судна непосредственно в камеру. Вход в камеру, подход к пирсам шлюза разрешается в случае, если судоводитель ясно видит зеленый огонь светофора. Красный огонь входного светофора или отсутствие огней запрещает судну пересекать линию знака 60 «Стоповый». В случае установки на головах шлюза двухзначных входных светофоров со стенок пультов управления шлюзов, обращенных в сторону бьефов, подаются сигналы огнем желтого цвета, которые информируют судоводителей о начале приготовления камеры шлюза для пропуска судов и предупреждают о подготовке судов к очередному шлюзованию с того бьефа, с которого виден этот огонь. Подача желтого сигнала не дает права судам на пересечение линии знака 60 «Стоповый» и вход в камеру, а только предупреждает их о необходимости быть готовыми к входу в камеру. Для обозначения в темное время положения ворот камеры шлюза (указания – закрыты они или открыты) устанавливается следующая сигнализация:
- при закрытом положении ворот – красный огонь на стенке пульта управления шлюзом, обращенной внутрь камеры шлюза;
 - при открытом положении ворот – зеленый огонь на том же месте.
- Красный огонь на стенке пульта управления шлюзом или отсутствие огня запрещает находящемуся в камере судну отдавать швартовы и начинать движение в сторону выходных ворот.

С. Бельгия

6. Положения, отличающиеся от ЕПСВВП и/или дополняющие их, содержатся в следующих нормативно-правовых актах¹:

¹ С ними можно ознакомиться по адресу www.visuris.be/scheepvaartreglementering.

- Общие полицейские правила плавания по внутренним водным путям (ОПППВВП) (Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren);
- Общие положения относительно водных путей Королевства (ОПВПК) (Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het koninkrijk);
- Канал Гент – Тернезен: Правила плавания по каналу от Гента до Тернезена;
- Нижнее течение реки Морская Шельда: Полицейские правила для нижнего течения реки Морская Шельда и Правила судоходства по внутренним водным путям для нижнего течения реки Морская Шельда;
- Канал Брюссель-Шельда: Правила судоходства по внутренним водным путям для канала Брюссель-Шельда и Тарифные правила для канала Брюссель-Шельда, община Мёз:
 - Правила судоходства по внутренним водным путям для общины Мёз;
 - Специальные правила для определенных внутренних водных путей;
 - Извещения судоводителям.

7. Действуют следующие отличия:

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
6.28, пункт 1	Дополнительное предписание в ОПППВВП: налагаемое на судоводителя обязательство заявить о своем намерении войти в шлюз, подав один длинный гудок либо использовав морскую телефонную связь.
6.28, пункт 3	Положения пункта 3: «Малые суда не могут требовать отдельного шлюзования. Они должны заходить в шлюзовую камеру лишь после уведомления персонала шлюза», – не закреплены в ОПППВВП.
6.28, пункт 6	Не закреплено в ОПППВВП.
6.28, пункт 7b	Дополнительное предписание в ОПППВВП: судно в шлюзе должно быть пришвартовано как за носовую, так и кормовую часть во избежание повреждения других судов.
6.28, пункт 9	В ЕПСВВП делается исключение для определенных судов, тогда как ОПППВВП не допускает никаких исключений из этого пункта.
6.30	Пункт 4: в ЕПСВВП говорится, что в условиях ограниченной видимости не применяется статья 6.04 (вместе со статьей 6.05), тогда как ОПППВВП ограничиваются только статьей 6.05. Кроме того, пункт 4: в ЕПСВВП говорится, что «компетентные органы могут также разрешать расхождение правыми бортами, когда того требуют условия судоходства на конкретном водном пути». В ОПППВВП это дополнительное требование не закреплено. Пункт 5: в ЕПСВВП говорится далее, что буксируемым составам, следующим по направлению вниз, запрещается плавать, используя радиолокатор, за исключением следования к ближайшему месту безопасной стоянки. К таким буксируемым составам применяются положения статьи 6.33. В ОПППВВП это дополнительное требование не закреплено.

D. Нидерланды

8. Администрация Нидерландов не требует от судов длиной менее 110 м нести второй топовый огонь, предписываемый пунктом 1 b) статьи 3.08.

9. В настоящее время проводится сопоставление Правил плавания по внутренним водным путям в Нидерландах и ЕПСВВП 4, в ходе которого было выявлено наличие значительных отличий в главе 6.

Е. Российская Федерация

10. Что касается определения термина «высокоскоростное судно», содержащегося в статье 1.01 а) 5 ЕПСВВП, то в национальных Правилах плавания по внутренним водным путям используется термин «скоростное судно» в отношении судна, скорость которого превышает 35 км/ч.

Ф. Украина

11. В дополнение к специальным национальным предписаниям, перечисленным в таблице выше, национальные правила Украины, с которыми можно по запросу ознакомиться в секретариате, отличаются от следующих статей ЕПСВВП:

- а) статья 1.12 «Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия»;
- б) статья 3.34 «Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать»;
- в) статья 4.01 «Общие положения»;
- г) статья 6.02 «Малые суда: общие правила»;
- д) статья 6.22-бис «Плавание вблизи выполняющих работы плавсредств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать»;
- е) статья 6.24 «Проход под мостами и проход плотин: общие положения»;
- ж) статья 6.25 «Проход под стационарными мостами»;
- з) статья 6.26 «Проход через разводные мосты»;
- и) статья 6.29 «Порядок прохода через шлюзы»;
- й) статья 6.32 «Плавание при помощи радиолокатора».

Г. Мозельская комиссия

12. Проведенный секретариатом МК сопоставительный анализ Полицейских правил плавания по Мозелю (ПППМ) и четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП был опубликован в первом варианте документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, пункты 4–11). Секретариат МК сделал следующие дополнительные замечания по первому варианту документа:

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

Н. Международная комиссия по бассейну реки Сава

13. Дополнительные местные предписания для секторов «Устье реки Сава», «Верхнее течение Савы» и «Купа», содержащиеся в главе 11, а также положения о речном надзоре, содержащиеся в главе 12 Правил судоходства в бассейне реки Сава, приводятся в приложении.

III. Дополнительные национальные и региональные предписания к главам 1–8

A. Австрия

14. Применяются следующие дополнительные предписания:

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
1.01(IV)2	В частности, доски для серфинга, буксировочные средства без оператора и устройства буксировки водных лыж, водные мотоциклы длиной менее 4 м, катера-амфибии и прочие плавучие транспортные средства считаются плавучими установками.
1.01(IV)8	Состояние судоводителя торгового судна или состава, находившегося на вахте свыше 16 ч в сутки, считается состоянием усталости во всех случаях.
1.01(IV)9	Состояние лица с уровнем алкоголя в крови 0,5 г/л (0,5 промилле) и выше либо с уровнем алкоголя в выдыхаемом воздухе 0,25 мг/л и выше считается состоянием опьянения в любом случае. Состояние судоводителя торгового судна или состава с уровнем алкоголя в крови 0,1 г/л (0,1 промилле) и выше либо с уровнем алкоголя в выдыхаемом воздухе 0,05 мг/л и выше считается алкогольной интоксикацией.
1.06	Суда, которые не могут использовать всю ширину размеченного фарватера из-за своей осадки, должны учитывать информацию о глубинах, предоставляемую речными информационными службами на сайте www.doris.bmvit.gv.at , как составную часть общей обязанности проявлять бдительность, особенно при прокладке маршрута и во время связи при встречном движении и обгоне.
1.08	Использование прогулочных судов, шум от которых не снижен в соответствии с современными возможностями, запрещается. Уровень рабочего шума измеряется в соответствии с EN ISO 14 509-1:2008 «Суда малые. Измерение распространяющегося по воздуху звука, производимого моторными прогулочными судами – Часть 1: Методика измерения внешнего шума» и не должен превышать уровень звукового давления по амплитуде 75 дБ.
1.08, пункт 3	Суда длиной от 2,5 до 24 м, используемые для прогулок и отдыха, могут использоваться только при условии их соответствия регламенту для прогулочных судов (транспонирование Директивы 2013/53/ЕС). Это не относится к: <ol style="list-style-type: none"> а) плавучим средствам, используемым исключительно для гонок, включая гребные лодки для гонок и тренировок; б) каноэ и байдаркам, предназначенным для управления исключительно мускульной силой гребцов, плоскодонкам и водным велосипедам; в) подлинным историческим судам и их индивидуальным репликам, спроектированным до 1950 года, изготовленным преимущественно из материалов, предусмотренных первоначальным проектом; г) экспериментальным судам при условии, что они не размещены на рынке Европейского союза; д) судам, построенным для собственного использования, при условии, что они впоследствии размещены на рынке Европейского союза в течение пяти лет с момента ввода их в эксплуатацию; е) судам на подводных крыльях; ж) судам, размещенным на рынке или введенным в эксплуатацию до 16 июня 1998 года в Европейском союзе или в Европейской экономической зоне; з) прогулочным судам, сертифицированным другим государством и эксплуатируемым на национальных водных путях не более трех месяцев в течение календарного года.

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
1.09	Применение систем, определяющих курс и скорость судна или состава на основе географически привязанных данных без участия судоводителя в ходе их работы (автоматизированный контроль отслеживания), запрещается.
3.20	<p>В дополнение к пункту 4 сигнализация в соответствии с пунктами 1–3 не является обязательной для:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) судов, находящихся между бунами, не скрытыми под водой, или позади направляющих стенок, не скрытых под водой; б) судов, находящихся на стоянке у плавучей установки и достаточно освещенных плавучей установкой; в) малых судов, находящихся на стоянке непосредственно на плавучей установке.
4.05	<p>Пункты 1, 2 и 3 применяются также к судам–участникам аварии, если они находятся на стоянке.</p> <p>Пункт 3 применяется также к малым судам, использующим радиотелефонную связь в добровольном порядке.</p>
4.07	<p>В дополнение к информации, предусмотренной в пункте 4, должны передаваться следующие сведения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - наибольшая статическая осадка; - количество синих конусов/огней. <p>В дополнение к информации, предусмотренной в пункте 5, судоводитель должен немедленно обновить следующую информацию, если она была изменена:</p> <ul style="list-style-type: none"> - наибольшая статическая осадка; - количество синих конусов/огней. <p>Требование пункта 3 не применяется, если судно находится на стоянке на должным образом размеченном месте для швартовки или в порту.</p> <p>Судоводитель должен рассматривать информацию, полученную посредством АИС, как часть общей обязанности проявлять бдительность.</p>
5.02	Огни устанавливаются только в случае, когда это требуется в целях безопасности плавания.
6.21	<p>Толкаемые составы не могут использоваться для буксировки.</p> <p>Суда с рулевым устройством при включении в состав должны быть направлены носовой частью по направлению движения состава, кроме незначительных перемещений.</p> <p>Суда, обязанные нести сигнализацию в соответствии с пунктами 1–3 статьи 3.14, не могут использоваться в качестве буксира или буксируемых судов. Это не относится к использованию самоходного судна как вспомогательного на участках с сильным течением.</p> <p>Вспомогательное судно должно нести сигнализацию в соответствии с пунктами 1–3 статьи 3.14, предусмотренную для опасных грузов, требующих наибольшее количество синих конусов или огней.</p> <p>В толкаемые составы или счаленные группы может входить более одного самоходного судна в соответствии с пунктом 2 статьи 1.01 I, только при условии, что самоходные суда сертифицированы непосредственно для этой цели.</p>
7.01	<p>Запрещено устанавливать стойки на фарватере для закрепления судов на стоянке.</p> <p>Суда, соединения плавучего материала и при необходимости плавучие установки, находящиеся на стоянке, должны быть подняты с фарватера на берег или передвинуты в порт, когда плавучий лед покрывает в среднем три десятых ширины фарватера или в затонах образуется сплошной ледяной покров. Если это невозможно, они должны быть пришвартованы в бухтах, притоках или на береговых участках, защищающих их от возможного срыва с якоря.</p>

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
7.03	При использовании телескопических анкерных связей (опор): а) судно должно быть дополнительно прикреплено посредством якоря или троса к берегу; или б) главные двигатели не должны быть заглушены и в рулевой рубке должен находиться рулевой.
7.04	Якоря, цистерны и подобные элементы снабжения судна не должны находиться на берегу, кроме случаев крайней необходимости. Лицам, не являющиеся членами экипажа, не разрешается перемещать швартовное устройство или якоря судов на стоянке, кроме как в случае крайней необходимости или для помощи экипажу.
7.08	Пункт 1 применим также для судов с поврежденным корпусом, судов (за исключением малых судов), вынужденных встать на стоянку вне порта или подобных защищенных мест в случае закрытия навигации из-за прилива, а также судов, вынужденных встать на стоянку вне порта или подобных защищенных мест в случае обледенения. Достаточная вахта на борту в соответствии с пунктом 1 не требуется для наливных судов, а также для всех судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, в случае их нахождения на месте для стоянки, имеющей безопасный доступ к берега, и под наблюдением находящегося на берегу эксперта в соответствии с ВОПОГ. Пункт 3 применим также к другим судам с пассажирами на борту. Допускается достаточная вахта в соответствии с пунктами 1–3 или наблюдение в соответствии с пунктом 4 одним лицом за несколькими судами, если суда пришвартованы близко друг к другу и гарантирован безопасный доступ на каждое судно.
8.02	Данные в соответствии с пунктом 1 а) должны предоставляться до начала рейса, если рейс начинается внутри страны, или при пересечении границы – во всех остальных случаях. Предоставление данных в соответствии с подпунктами б)–f) пункта 1 не требуется.

В. Бельгия

15. Применяются следующие дополнительные предписания:

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
1.09	<ol style="list-style-type: none"> 1. Если не указано иное и отсутствуют другие изъятия в отношении возраста, то судном должно управлять либо лицо, имеющее соответствующую квалификацию (для самоходных судов – в возрасте не моложе 16 лет), либо кто-либо под наблюдением такого лица. 2. Для обеспечения надлежащего плавания судна лицо, находящееся за румпелем или штурвальным колесом, должно иметь возможность получать и передавать все сообщения и указания, которые поступают в рулевую рубку или из нее. В частности, данное лицо должно иметь возможность слышать звуковые сигналы и иметь достаточно беспрепятственный обзор во всех направлениях. Если подобный беспрепятственный обзор отсутствует, то должна иметься возможность использовать оптический прибор, обеспечивающий четкое и неискаженное изображение в достаточно широком поле зрения. 3. В случае особых обстоятельств для информирования судоводителя на судне должен иметься наблюдательный пост или пост для приема звуковых сигналов. 4. Лицо, управляющее судном, должно занимать место и положение [стоя/сидя], предназначенные для нахождения за румпелем или штурвальным колесом. Оно в любой момент времени должно иметь возможность выполнять все необходимые движения и надежно удерживать судно под контролем. 5. На способность лица, находящегося за румпелем или штурвальным колесом, оценивать обстановку и действовать не должно влиять состояние усталости или опьянения.

<i>Статья ЕПСВВП</i>	<i>Положение</i>
6.28, пункт 7 b)	Во время наполнения и опорожнения шлюзовой камеры и до момента получения разрешения на выход суда должны быть ошвартованы и швартовочные операции должны проводиться так, чтобы суда не ударялись об опорные стенки шлюзовой камеры, ворота и защитные устройства или о другие суда или соединения плавучего материала. Применимы также другие варианты.

С. Нидерланды

16. В настоящее время проводится сопоставление Правил плавания по внутренним водным путям Нидерландов и ЕПСВВП 4 для выявления дополнительных предписаний в сравнении с ЕПСВВП 4.

Д. Центральная комиссия по судоходству на Рейне

17. Перечень отличий Полицейских правил судоходства по Рейну (ПППР) от положений ЕПСВВП 4 был представлен ЦКСР для рассмотрения на 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 SC.3/WP.3 (2013 год) на английском, немецком и французском языках.

Е. Мозельская комиссия

18. 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).

IV. Информация об отличиях или предписаниях, дополняющих главу 10 ЕПСВВП 5

А. Беларусь

19. Основные предписания главы 10 ЕПСВВП соответствуют предписаниям белорусского законодательства. Тем не менее в Беларуси отсутствуют нормативно-правовые акты, требующие для удаления отходов наличия журнала учета отработанных масел или свидетельства о разгрузке.

В. Бельгия

20. Данная глава не включена в бельгийское законодательство. Бельгия является стороной, подписавшей Конвенцию КОВВП. Для определенных портов были приняты особые предписания.

Приложение

Правила судоходства в бассейне реки Сава

«Глава 11

Дополнительные местные предписания для сектора "Устье реки Сава"

Статья 11.01 – Определения

Сектор "Устье реки Сава" означает участок водного пути от отметки 0 км до отметки 11 км. Ширина фарватера на этом участке водного пути по реке Сава, определяемая левым и правым пределами его оси, составляет 75 м. Фарватер обозначен знаками и сигналами, расположенными на воде, берегах и мостах.

Статья 11.02 – Плавание

1. Суда и составы, за исключением малых судов, должны плавать только по фарватеру со скоростью не менее 6 км/ч и не более 15 км/ч относительно берега.
2. Малые суда, плавающие со скоростью более 15 км/ч относительно берега, должны плавать только по фарватеру со скоростью, не превышающей 25 км/ч, и не затруднять плавание других судов по фарватеру.
3. Малые суда, чья скорость относительно берега не превышает 15 км/ч, должны плавать только по той части водного пути, которая находится за пределами фарватера вдоль левого или правого берега, за исключением сектора водного пути вдоль правого берега от отметки 0 км до отметки 3 км+200 и вдоль левого берега от отметки 9 км до отметки 11 км.
4. Малые суда, упомянутые в пункте 3, могут пересекать фарватер в кратчайшие возможные сроки и только после того, как они удостоверились, что движение других судов дает возможность это сделать без риска и что другие суда не будут вынуждены внезапно изменить свой курс или скорость.

Статья 11.03 – Составы

Размеры составов в секторе "Устье реки Сава" ограничиваются следующим образом:

- а) плавание вниз разрешается:
 - толкаемым составам, не имеющим сигнализации, предусмотренной в статье 3.14, если их ширина не превышает 33 м, а длина не превышает 120 м;
 - толкаемым составам, которые имеют сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, и состоят из толкача и одного поперечного ряда судов в головной части, если их ширина не превышает 23 м, а длина не превышает 120 м;
 - буксируемым составам, которые не имеют сигнализации, предусмотренной в статье 3.14, и состоят из буксира и одного поперечного ряда буксируемых судов, если их ширина не превышает 33 м;
 - буксируемым составам, которые имеют сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, и состоят из буксира и одного поперечного ряда буксируемых судов, если их ширина не превышает 23 м;

- счаленным группам, если их ширина не превышает 23 м, а длина не превышает 120 м.
- b) плавание вверх разрешается:
- толкаемым составам, не имеющим сигнализации, предусмотренной в статье 3.14, если их ширина не превышает 23 м, а длина не превышает 200 м;
- толкаемым составам, которые имеют сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, и состоят из толкача и одного поперечного ряда судов в головной части, если их ширина не превышает 23 м, а длина не превышает 120 м;
- буксируемым составам, которые не имеют сигнализации, предусмотренной в статье 3.14, и состоят из буксира и двух поперечных рядов буксируемых судов, если их ширина не превышает 23 м;
- буксируемым составам, которые имеют сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, и состоят из буксира и одного поперечного ряда буксируемых судов, если их ширина не превышает 23 м;
- счаленным группам, если их ширина не превышает 23 м, а длина не превышает 120 м.

Статья 11.04 – Движение встречным курсом и обгон

1. Движение встречным курсом и обгон запрещены на участке фарватера от отметки 0 км+400 до отметки 3 км+200 за исключением малых судов, чья скорость относительно берега превышает 15 км/ч.
2. Суда и составы, идущие вверх по фарватеру, должны уступать путь судам и составам, идущим вниз по фарватеру, если те уже начали проход под старым железнодорожным мостом на отметке 2 км+700, с тем чтобы дать им возможность завершить проход под мостом на участке водного пути между отметками 0 км+200 и 0 км+400 вблизи левого берега.

Статья 11.05 – Поворот

1. Пассажирские суда, общая длина которых не превышает 110 м, должны выполнять поворот в особо обозначенном месте на отметке 0 км+900. Пассажирские суда, общая длина которых превышает 110 м, должны выполнять поворот на отметке 0 км+200.
2. Суда и составы, общая длина которых не превышает 140 м, должны выполнять поворот в секторе от отметки 3 км+400 м до отметки 3 км+700 м.

Статья 11.06 – Остановка и постановка на якорь

1. Остановка и постановка на якорь в секторе "Устье реки Сава" судов и составов, имеющих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, запрещены.
2. Остановка и постановка на якорь судов и составов, не имеющих сигнализации, предусмотренной в статье 3.14, за исключением малых судов, разрешены только на участке от отметки 9 км до отметки 10 км+300 за пределами фарватера вблизи левого берега (рекомендованное место остановки).
3. Остановка и постановка на якорь малых судов разрешены только в дневное время и за пределами фарватера на участке от отметки 5 км до отметки 11 км вблизи правого берега.

Статья 11.07 – Другие правила

1. Плавание всех судов, за исключением пассажирских, в секторе "Устье реки Сава" запрещено, если уровень воды на водомерном указателе Белграда превышает отметку +600.

2. Плавание парусных судов в секторе "Устье реки Сава" разрешается только на участках водного пути, определенных компетентными органами.
3. Плавание судов, за исключением малых судов, по участку между островом Меджица и островом Велика Циганлия запрещено.
4. Запрещается создавать волны, которые могут повредить инфраструктуру, суда и другие сооружения вдоль берегов реки.
5. Если уровень воды на водомерном указателе Белграда превышает отметку +250 и у пассажирского терминала (отметка 0 км+700) пришвартованы три судна, то судно, находящееся в середине, обязано встать на становой якорь.
6. Пассажирским судам с пассажирами на борту запрещается буксировать или идти на буксире.
7. Суда и составы, за исключением малых судов, которые вышли из зимнего порта Бежания (отметка 2 км+900) и продолжают идти вниз, должны войти в фарватер наиболее коротким и безопасным путем и идти вверх до места поворота на отметке 3 км+500, а после маневра разворота продолжить движение вниз. Судоводители этих судов должны объявить о данном маневре по радиостанции VHF на канале 16 (156,8 МГц) и подать требуемые звуковые сигналы.
8. В соответствии с пунктом 2 статьи 4.04 все суда, оборудованные радиотелефонными установками, находящимися в исправном рабочем состоянии, при приближении к отметкам 0 км, 3 км, 7 км и 11 км должны сообщить по каналу 16 (156,8 МГц) следующие данные:
 - a) свое название или эмблему;
 - b) структуру и размеры состава;
 - c) свои координаты;
 - d) свой курс и скорость.
9. Суда, упомянутые в статье 9, должны сообщать по каналу 16 (156,8 МГц) о своих намерениях и дальнейшем курсе при входе в реку Сава и выходе из нее, при постановке на якорь, при входе в плавучие доки и выходе из них, при входе в ответвления Бежания и Чукарицы и выходе из них, а также при движении встречным курсом и обгоне.

В. Сектор "Верхнее течение Савы"

Статья 11.08 – Определения

Сектор "Верхнее течение Савы" означает участок водного пути от отметки 514 км до отметки 594 км.

Статья 11.09 – Запрет на плавание

В секторе "Верхнее течение Савы" действует следующий запрет на плавание всех судов, кроме государственных²:

- a) от отметки 594 км до отметки 550 км, если уровень воды на водомерном указателе Црнаца составляет +710 и более;
- b) от отметки 550 км до отметки 514 км, если уровень воды на водомерном указателе Ясеноваца составляет +820 и более.

² *Примечание секретариата:* суда, принадлежащие государственным органам; этот термин используется государствами-членами Международной комиссии по бассейну реки Сава.

Статья 11.10 – Составы

1. Если уровень воды на водомерном указателе Црнаца составляет 0 или ниже, а уровень воды на водомерном указателе Ясеноваца составляет +50 или ниже, то размеры составов в секторе "Верхнее течение Савы" ограничиваются следующим образом:

а) плавание вниз разрешается:

- толкаемым составам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 120 м;
- буксируемым составам, которые состоят из буксира и одного поперечного ряда буксируемых судов, если их ширина не превышает 33 м;
- счаленным группам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 120 м.

б) плавание вверх разрешается:

- толкаемым составам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 120 м;
- буксируемым составам, которые состоят из буксира и двух поперечных рядов буксируемых судов, если их ширина не превышает 25 м;
- счаленным группам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 120 м.

2. Если уровень воды на водомерном указателе Црнаца составляет более 0, а уровень воды на водомерном указателе Ясеноваца – более +50, то размеры составов в секторе "Верхнее течение Савы" ограничиваются следующим образом:

а) плавание вниз разрешается:

- толкаемым составам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 120 м;
- буксируемым составам, которые состоят из буксира и одного поперечного ряда буксируемых судов, если их ширина не превышает 45 м;
- счаленным группам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 120 м.

б) плавание вверх разрешается:

- толкаемым составам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 200 м;
- буксируемым составам, которые состоят из буксира и трех поперечных рядов буксируемых судов, если их ширина не превышает 25 м;
- счаленным группам, если их ширина не превышает 25 м, а длина не превышает 120 м.

С. Сектор "Купа"

Статья 11.11 – Определения

Сектор "Купа" означает участок водного пути по реке Купа от отметки 0 км до отметки 5 км.

Статья 11.12 – Запрет на плавание

В секторе "Купа" запрещено плавание всех судов, кроме государственных, если уровень воды на водомерном указателе Црнаца составляет +710 и более.

Статья 11.13 – Составы

Размеры составов в секторе "Купа" ограничиваются следующим образом:

а) плавание вниз разрешается:

- толкаемым составам, если их ширина не превышает 12 м, а длина не превышает 120 м;
- буксируемым составам, которые состоят из буксира и одного поперечного ряда буксируемых судов, если их ширина не превышает 12 м;
- счаленным группам, если их ширина не превышает 20 м, а длина не превышает 120 м.

б) плавание вверх разрешается:

- толкаемым составам, если их ширина не превышает 12 м, а длина не превышает 120 м;
- буксируемым составам, которые состоят из буксира и одного поперечного ряда буксируемых судов, если их ширина не превышает 12 м;
- счаленным группам, если их ширина не превышает 20 м, а длина не превышает 120 м.

Глава 12

Речной надзор

Статья 12.01 – Общие положения

1. В настоящей главе:

а) термин "компетентный орган" означает орган, ответственный за безопасность плавания;

б) термин "авария" означает чрезвычайное происшествие на водном пути, упомянутом в статье 1.00 настоящих Правил, которое происходит во время плавания или эксплуатации судна, водного пути или находящихся внутри него объектов и приводит к жертвам, телесным повреждениям, материальному ущербу или загрязнению;

с) термин "речной надзор" означает действия и меры, осуществляемые компетентным органом в целях контроля за соблюдением действующих правил и регулирования судоходства; сюда входит, в частности, соблюдение правил плавания, технических предписаний для судов, правил перевозки опасных грузов, а также правил охраны средств навигационной поддержки (гидротехнических сооружений, средств навигационного оборудования и навигационной обстановки), портовых сооружений и окружающей среды.

Статья 12.02 – Осуществление речного надзора

1. Речной надзор осуществляется без дискриминации по национальной принадлежности судна, порту его отправления или назначения либо любым другим признакам.

2. Речной надзор осуществляется компетентными органами Сторон на своей территории.

3. На участках водного пути, где берега реки подпадают под суверенитет двух Сторон, речной надзор должен регулироваться соглашениями между этими двумя Сторонами.

4. По итогам надзора осуществлявший его компетентный орган в соответствии с национальным законодательством готовит доклад, который должен со-

держат информацию, указанную в приложении 11. Копия доклада должна быть препровождена соответствующей Стороне.

Статья 12.03 – Надзор в случае аварий

1. Компетентные органы должны оказать судну, находящемуся в опасности, безотлагательную помощь, и в этих целях они имеют право задействовать любое судно, располагающееся вблизи судна, нуждающегося в поддержке. В случае аварии на участке водного пути, берега которого подпадают под суверенитет двух Сторон, по вызову судоводителя судна, находящегося в опасности, государственным судам одной Стороны разрешается зайти на территорию другой Стороны в целях спасения судна и его экипажа, а также перевозки спасательных групп, предварительно уведомив об этом ближайший компетентный орган, таможенный орган и орган пограничного контроля другой Стороны.

2. Судоводитель судна, терпящего аварию, должен немедленно уведомить об этом ближайший компетентный орган. На участке водного пути, берега которого подпадают под суверенитет двух Сторон, судоводитель судна, терпящего аварию, должен немедленно уведомить об этом ближайший компетентный орган, независимо от Стороны, на территории которой он расположен. Компетентный орган, получивший соответствующее уведомление, должен проинформировать об этом компетентный орган другой Стороны, ответственный за безопасность плавания на участке водного пути, где произошла авария.

3. Расследование аварии, произошедшей в национальных водах водного пути, входит в сферу компетенции компетентного органа страны береговой линии. Независимо от положений пункта 2, если авария произошла на участке водного пути, берега которого подпадают под суверенитет двух Сторон, то ее расследование проводится компетентными органами обеих Сторон, как это определено соответствующим соглашением между ними.

4. Расследование аварии должно быть завершено в кратчайшие возможные сроки и не должно приводить к необоснованным задержкам судна или экипажа.

5. Компетентные органы должны предоставить копию итогового доклада заинтересованным Сторонам.

На некоторых участках реки Савы, представляющих трудности для судоходства, применяются особые правила».