



---

## **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 вторая сессия**

Женева, 13–15 февраля 2013 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

##### **Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (резолюция № 24)**

## **Поправки к главам 1–8**

### **Записка секретариата**

#### **I. Мандат**

1. На пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) решила сохранить свою неофициальную рабочую группу по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), переименовав ее в "Группу экспертов по ЕПСВВП" в составе представителей речных комиссий и заинтересованных правительств. Она поручила этой Группе наблюдать за исполнением новых ЕПСВВП правительствами и речными комиссиями, а также рассматривать последующие предложения по поправкам к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13).

2. На своей сорок первой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) решила рассмотреть оставшиеся вопросы, освещенные в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3, вместе с дополнительными предложениями Группы экспертов ЕПСВВП по поправкам к ЕПСВВП, содержащимися в документе 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 разь-

яснения Группы экспертов по ЕПСВВП в отношении статей 3.16(1) и 7.08(2) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, пункт 24).

3. Рабочей группе предлагается рассмотреть и утвердить новые предложения по поправкам к ЕПСВВП, подготовленные Группой экспертов по ЕПСВВП в ходе проведения ее семнадцатого и восемнадцатого совещаний в июне и октябре 2012 года, вместе с оставшимися вопросами, изложенными в документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3 и Add.1, на основе сводного документа, который приведен ниже. Текст, выделенный жирным шрифтом, содержит дополнительные положения к существующим формулировкам. Текст, выделенный зачеркиванием, надлежит исключить.

## II. Предложения по поправкам к ЕПСВВП

4. По итогам своих пятнадцатого, шестнадцатого, семнадцатого и восемнадцатого совещаний Группа экспертов по ЕПСВВП предлагает SC.3/WP.3 рассмотреть следующие поправки к ЕПСВВП. Первоначальные авторы предложений указаны в подстрочных примечаниях.

### A. Поправки к главе 1

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

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

6. Пункт 3 статьи 1.08 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:

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

7. Пункт 4 статьи 1.08 *дополнить* новым предложением *следующего содержания*<sup>2</sup>:

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

<sup>1</sup> Предложено секретариатом.

<sup>2</sup> Предложено Бельгией.

## В. Поправки к главе 3

8. Статью 3.01 *дополнить* новым пунктом 4 *следующего содержания*<sup>2</sup>:
- "При проходе под постоянным или сведенным разводным мостом, при проходе через плотину или шлюзы суда, толкаемые или буксируемые составы, счаленные группы [и малые суда]<sup>3</sup> могут нести топовые огни, предписанные в настоящей главе, на меньшей высоте, с тем чтобы этот проход мог быть осуществлен беспрепятственно".**
9. Пункт 3 статьи 3.04 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
- "Должны соблюдаться следующие минимальные размеры:**
- a) в случае цилиндров: **высота 0,80 м и диаметр 0,50 м;**
  - b) в случае шаров: **диаметр 0,60 м;**
  - c) в случае конусов: **высота 0,60 м и диаметр основания 0,60 м;**
  - d) в случае двойных конусов: **высота 0,80 м и диаметр основания 0,50 м".**
10. Пункт 2 статьи 3.08 *изменить* следующим образом<sup>4</sup>:
- "Ночью одиночное моторное судно может, кроме того, нести второй топовый огонь, расположенный сзади по оси судна и по меньшей мере на 3 м выше переднего огня, таким образом, чтобы расстояние между этими двумя огнями по горизонтали по крайней мере в три раза превышало расстояние по вертикали. Одиночное моторное судно длиной более 110 м должно нести этот второй топовый огонь".**
11. Пункт 5 статьи 3.08, пункт 5 статьи 3.09, пункт 3 статьи 3.10, пункт 3 статьи 3.11 и пункт 7 статьи 3.13 *исключить* и соответствующим образом *изменить нумерацию* последующих пунктов<sup>2</sup>.
12. Пункт 3 статьи 3.14 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
- "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**

<sup>3</sup> Предложено секретариатом: Рабочая группа, возможно, пожелает исключить ссылку на малые суда с учетом того, что термин "судно", определенный в пункте а) 1 статьи 1.01, охватывает также малые суда.

<sup>4</sup> Предложено Словакией.

трия синими конусами на носу и тремя синими конусами на корме судна на высоте не менее 3 м".

13. Пункт 1 статьи 3.16 *изменить следующим образом*<sup>4</sup>:

"Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

Ночью:

а) 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~~<sup>5</sup>;

б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным выше в подпункте а);

Днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 5 м.

**Высота расположения ясного белого огня и зеленого шара может быть уменьшена, если длина парома составляет менее 20 м**<sup>6</sup>.

14. Редакцию пункта 3 статьи 3.20 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

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

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

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

16. Подпункт а) пункта 1 статьи 3.25 *изменить следующим образом*<sup>4</sup>:

"Со стороны или сторон, с которых фарватер свободен:

Ночью:

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

Днем:

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

17. Статью 3.31 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

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

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

<sup>5</sup> Предложено Австрией.

<sup>6</sup> Предложено Группой экспертов по ЕПСВВП.

окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональю и черным изображением фигуры пешехода.

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

2. При необходимости эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны ночью".

18. Статью 3.32 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"1. Если другими установленными положениями запрещается

- a) курить,
- b) использовать незащищенные осветительные устройства или огни,

то на борту это запрещение должно быть **обозначено белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением горящей спички или, в качестве варианта, белыми, окаймленными красной полосой щитками круглой формы с красной диагональной полосой с изображением дымящейся сигареты.**

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

2. Ночью эти щитки должны освещаться таким образом, чтобы они были ясно видны с обеих сторон судна".

### С. Поправка к главе 4

19. Существующий текст статьи 4.07 *заменить следующим текстом*<sup>5</sup>:

"Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система во внутреннем судоходстве

1. Судам, за исключением морских судов, разрешается использовать автоматическую идентификационную систему (АИС) только в том случае, если они оснащены прибором АИС для внутреннего судоходства, соответствующим Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (Резолюция № 63 (ECE/TRANS/SC.3/176)). Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть сертифицирован организацией, уполномоченной на это в соответствующей стране, и должен соответствовать радиотелефонным требованиям. Прибор должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии. Если АИС для внутреннего судоходства используется на малом судне, то оно должно быть дополнительно оснащено радиотелефонным оборудованием для сети судно–судно, находящимся в хорошем эксплуатационном состоянии.

2. Судам разрешается использовать АИС только в том случае, если введенные в прибор АИС параметры в любой момент времени соответствуют действительным параметрам судна или состава.

3. Все суда, за исключением морских судов, оборудованных АИС класса А по стандарту ИМО, должны быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства.
4. От обязанности, упомянутой в пункте 3, освобождаются следующие суда:
- суда толкаемого состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;
  - паромы, не передвигающиеся самостоятельно;
  - малые суда.
5. Суда, упомянутые в пункте 4 а), должны дезактивировать любой транспондер АИС для внутреннего судоходства, находящийся на их борту, пока они являются частью состава.
6. С судна на ходу на участке реки, где в соответствии с пунктом 3 компетентные органы ввели обязательное наличие приборов АИС для внутреннего судоходства, должны транслироваться по крайней мере следующие сведения:
- идентификационное обозначение пользователя (Идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);
  - название судна;
  - тип судна;
  - единый европейский идентификационный номер (ENI) судна или номер ИМО;
  - длина габаритная судна или состава (с точностью до дм);
  - ширина габаритная судна или состава (с точностью до дм);
  - тип состава (в случае составов), за исключением морских судов, оборудованных АИС класса А по стандарту ИМО;
  - местоположение (ВГС-84);
  - скорость относительно грунта (SOG);
  - курс относительно грунта (COG);
  - точность определения местоположения (ГНСС/ДГНСС);
  - время по электронному навигационному прибору (дата и время);
  - навигационный статус;
  - расположение антенны ГНСС (с точностью до м).
7. Если эти сведения изменяются во время пути, судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:
- длины габаритной;
  - ширины габаритной;
  - типа состава;
  - навигационного статуса;

- е) расположения антенны ГНСС (с точностью до м).
- 8. Обязанности согласно пункту 6 не действуют в период нахождения на стоянке:
  - а) в зоне пристаней, обозначенных знаками, или
  - б) в портах.
- 9. При передаче сообщений через АИС для внутреннего судоходства следует соблюдать дисциплину радиообмена".

## **D. Поправки к главе 6**

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

"Положения данного пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам".
- 21. Текст после точки с запятой в подпункте 1 d) i) пункта 1 статьи 6.07 *изменить* следующим образом<sup>1</sup>:
 

"однако это положение не применяется ~~при встречном плавании малых и других судов~~ **к малым судам по отношению к другим судам;**"
- 22. Предложение, следующее за подпунктом iii) d) пункта 1 статьи 6.07, *изменить* следующим образом (к тексту на русском языке не относится)<sup>1</sup>:
 

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

и *выделить* его в виде абзаца, с тем чтобы выровнять его с подпунктом iii).
- 23. Подпункт а) статьи 6.11 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
 

"Как правило, на участках, обозначенных сигналами А.2 и А.4 (приложение 7)".
- 24. Подпункт б) статьи 6.11 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
 

"Между составами в районах, обозначенных знаками А.3 и А.4.1 (приложение 7). Однако это запрещение не применяется, когда по крайней мере один из составов является толкаемым составом, максимальные размеры которого не превышают 110 м x 12 м".
- 25. *Добавить* в статью 6.27 новые пункты 3 и 4 следующего содержания<sup>2</sup>:
 

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

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

**4. Волочить якоря, тросы или цепи через плотину или около нее запрещается".**
- 26. Пункт 11 статьи 6.28 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
 

"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 шлю-

зам или судам ~~или плавучему материалу~~ и не создающей никакой опасности для лиц, находящихся на борту".

27. *Добавить* в статью 6.28 новый пункт 13 следующего содержания<sup>2</sup>:  
**"Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например в случае судоподъемников и аппарелей"**.
28. *Добавить* в статью 6.28-бис новый пункт 5 следующего содержания<sup>2</sup>:  
**"Положения настоящей статьи также применяются к любым другим видам прохода, например в случае судоподъемников и аппарелей"**.
29. Статью 6.29 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:
- 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"**.
30. Текст пункта 2 статьи 6.30 *изменить* следующим образом (к тексту на русском языке не относится)<sup>1</sup>:  
"При плавании в условиях ограниченной видимости суда должны двигаться с безопасной скоростью с учетом ухудшения видимости, наличия и движения других судов, а также местных условий. Суда должны сообщать по радиотелефонной связи другим судам информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства. Малые суда при плавании в условиях ограниченной видимости должны использовать канал, отведенный для связи между судами, или канал, отведенный для связи компетентными органами".
31. В пунктах 2 и 5 статьи 6.32 и в пункте 1 с) статьи 6.33 после слов "свою категорию" *добавить* "(например, состав, высокоскоростное судно, малое судно)<sup>2, 7</sup>".
32. *Исключить* в тексте пункта 6 статьи 6.32 на французском языке слово "poussés"<sup>2</sup>.

<sup>7</sup> Группа экспертов по ЕПСВВП сочла, что в случае включения определения "крупное судно" слова "в свою категорию (например, состав, высокоскоростное судно, малое судно)", приведенные в вышеупомянутых статьях и пунктах, можно было бы заменить на: "о том, является ли оно крупным судном, малым судном и высокоскоростным судном, свое".



## Е. Поправки к главе 7

33. Текст пункта 2 статьи 7.02 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
- "На участках, на которых стоянка запрещена на основании положений приведенного выше пункта 1 а)–d), суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут становиться на стоянку лишь в зонах стоянки, обозначенных знаками E.5–E.7.1 (приложение 7), с соблюдением условий, определенных ниже в статьях 7.03–7.06".
34. Пункт 1 статьи 7.08 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
- "На борту судов, стоящих на фарватере, ~~и на находящихся на стоянке наливных судах, перевозящих опасные грузы,~~ должна постоянно находиться достаточная вахта".
35. Пункт 2 изменить следующим образом<sup>8</sup>:
- "На борту находящихся на стоянке судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, или судов, которые не были дегазированы после перевозки веществ, указанных в пунктах 1, 2 и 3 статьи 3.14, должна постоянно находиться достаточная вахта. Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов. ~~Однако суда, находящиеся на стоянке в акватории портов или в зонах стоянки, в которых обеспечивается постоянный надзор, освобождены от выполнения данного предписания.~~"
36. Пункт 3 статьи 7.08 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:
- На борту пассажирских судов, ~~перевозящих пассажиров,~~ **во время нахождения на борту пассажиров** должна постоянно находиться достаточная вахта.
37. *Добавить* статью 7.09 "Разрешенная стоянка вдоль борта судна" следующего содержания<sup>2</sup>:
- "Стоящее у пристани судно не должно препятствовать стоянке или швартовке вдоль него другого судна, получающего доступ к причалу, за исключением стоянки или швартовки для проведения погрузочно-разгрузочных работ".
38. *Добавить* статью 7.10 "Взаимодействие при отплытии или перемещении и обеспечение пространства для маневра" следующего содержания<sup>2</sup>:
- "Когда суда поставлены на стоянку борт у борта, каждое из них обеспечивает взаимодействие, если одно из них намеревается отплыть или переместиться или если другое судно намеревается получить доступ к причалу для перевалки груза".

<sup>8</sup> Группа экспертов по ЕПСВВП на семнадцатом совещании сняла свое предложение по поправке к пункту 2 статьи 7.08 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3, пункт 9), так как понятие "постоянный надзор", вводимое на основании этой поправки, может толковаться по-разному. Первоначально Группа намеревалась сформулировать общее правило вместо того, чтобы предоставлять компетентным органам возможность принимать решение. Поскольку при формулировании данного положения в качестве общего правила возникли соответствующие трудности, Группа решила снять свое предыдущее предложение по поправке, не усложняя текст ЕПСВВП.

## Е. Поправки к главе 8

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

"ТРЕБОВАНИЯ О СИГНАЛАХ И ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ДАННЫХ"

40. Пункт 4 b) статьи 8.01 *изменить* следующим образом<sup>2</sup>:

"Погасить все незащищенные осветительные устройства **и огни**";".

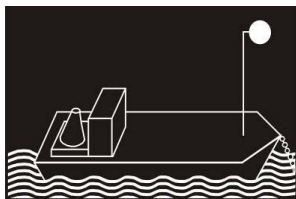
## Г. Поправки к приложению 3

41. Пункт 1.1 приложения 3 *изменить* следующим образом<sup>4</sup>:

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

42. В разделе 2 добавить рис. 33b, похожий на рис. 31b и 32b, с тремя конусами на носу и корме судна<sup>2</sup>.

43. Рис. № 46, относящийся к ночной сигнализации согласно приложению 3.2, *заменить* следующим рисунком<sup>2</sup>:



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

"Статья 3.20, пункт 3: Малые суда ~~на стоянке~~, **стоящие на открытом месте**<sup>2</sup>".

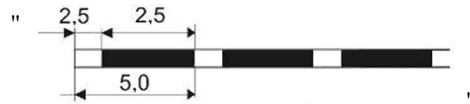
## Н. Поправки к приложению 7

45. Пояснительный текст для знака E.19 в приложении 7 к тексту на русском языке *изменить* следующим образом<sup>4</sup>:

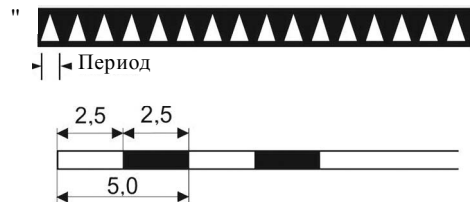
"Плавание ~~гребных~~ **судов, которые не являются ни моторными, ни парусными**, разрешено".

## I. Поправки к приложению 8

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



следующим изображением<sup>4</sup>:



47. *Восстановить* подзаголовок А в разделе V в тексте на русском языке следующего содержания<sup>4</sup>:

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

48. Пункт 2 раздела VII в тексте на русском языке *изменить* следующим образом<sup>4</sup>:

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