



---

## **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 пятая сессия**

Женева, 25–27 июня 2014 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

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

**Результаты двадцать четвертого совещания**

**Группы экспертов по ЕПСВВП**

### **Предложения по поправкам к четвертому и пятому пересмотренным изданиям ЕПСВВП**

#### **Передано Группой экспертов по ЕПСВВП**

## **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5: "Внутренний водный транспорт" программы работы на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), принятой Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.

2. На своей сорок четвертой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) поручила секретариату подготовить документ с поправками к ЕПСВВП 4, согласованными Группой экспертов по ЕПСВВП на ее двадцать третьем и двадцать четвертом совещаниях, для рассмотрения на сорок пятой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, пункт 32).



## II. Предложения по поправкам к главам 1–10 ЕПСВВП

### A. Глава 1

#### 3. Статья 1.01

В тексте на английском языке определение 13 в статье 1.01 d) *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"The term "fairway" means that part of the waterway that can actually be used ~~by shipping~~ **for navigation**

*Amend article 1.01 c), definitions 1 and 2 as follows*<sup>1</sup>

1. The terms "white light", "red light", "green light", "yellow light" and "blue light" mean lights of colours ~~conforming~~ **according** to the provisions ~~of~~ **referred to in** Annex 4 to these regulations;

2. The terms "strong light", "bright light" and "ordinary light" mean lights of intensities ~~conforming~~ **according** to the provisions ~~of~~ **referred to in** Annex 5 to these regulations;"

#### 4. Статья 1.04

В тексте на английском языке пункт 2 с) статьи 1.04 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"(c) Causing obstructions to ~~shipping~~ **navigation**; and"

#### 5. Статья 1.07

Подпункт 4 с) статьи 1.07 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"с) для судов шириной 11 м и более, **но менее 15 м** при загрузке контейнеров более чем в три яруса или более трех рядов в ширину;"

#### 6. Статья 1.19

Статью 1.19 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"Статья 1.19 – Особые распоряжения

Судоводители, а также лица, которым поручена охрана плавучих установок, должны выполнять особые распоряжения, которые им даются представителями компетентных органов в интересах безопасности или надлежащего порядка судоходства. **При условии соблюдения положений соответствующих международных соглашений это касается также случаев трансграничного преследования.**"

#### 7. Статья 1.22

В статью 1.22 *включить* новый пункт 2 *следующего содержания*<sup>1</sup>:

"2. Эти предписания могут быть обусловлены, в частности, проведением работ на водном пути, военными учениями, общественными манифестациями по смыслу статьи 1.23 или состоянием водного пути; эти

<sup>1</sup> Решение, принятое на двадцать четвертом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16).

<sup>2</sup> Решение, принятое на двадцать третьем совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, приложение I).

предписания могут ограничивать или запрещать судоходство в ночное время или проход судов, имеющих слишком большое водоизмещение, на определенных участках, где требуются особые меры предосторожности и которые обозначены бакенами, буями или другими знаками либо сигнальными средствами."

## **В. Глава 2**

### 8. Статья 2.05

Пункт 1 статьи 2.05 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки. **Эти знаки должны состоять, по крайней мере, либо из Европейского идентификационного номера (ЕИН), либо из фамилии и адреса владельца судна.**

Если якорь используется на другом судне одного и того же владельца, то первоначальный знак может быть сохранен."

## **С. Глава 4**

### 9. Статья 4.07

Нынешнюю статью 4.07 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

**"Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система во внутреннем судоходстве (АИС)**

1. Суда должны быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и Регламентом радиосвязи МСЭ. Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть сертифицирован и установлен в соответствии с требованиями компетентного органа и должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии. Компетентный орган может освободить морские суда от выполнения этих требований.

От этих требований освобождаются следующие суда:

- a) суда толкаемого состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;
- b) малые суда;
- c) суда, не имеющие собственной силовой установки;
- d) паромы, не передвигающиеся самостоятельно.

2. Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть постоянно включен, и введенные в прибор параметры в любой момент времени должны соответствовать действительным параметрам судна или состава. Данное требование не применяют к судам, находящимся в базах для стоянок, официально назначенных компетентными органами. Суда, упомянутые в пункте 1 а), должны деактивировать любые приборы АИС для внутреннего судоходства, находящиеся на их борту, пока они являются частью состава.

3. При передаче сообщений через АИС для внутреннего судоходства следует соблюдать Регламент радиосвязи МСЭ.

4. В соответствии с главой 2 Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и соответствующей рекомендации МСЭ должны передаваться по крайней мере следующие сведения:

- a) идентификационное обозначение пользователя (Идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);
- b) название судна;
- c) тип судна или состава;
- d) единый европейский идентификационный номер (ENI) судна или номер ИМО;
- e) общая длина судна или состава (с точностью до дм);
- f) общая ширина судна или состава (с точностью до дм);
- g) местоположение (ВГС-84);
- h) скорость относительно земли (SOG);
- i) путь относительно земли (COG);
- j) время срабатывания электронного устройства определения местонахождения;
- k) навигационный статус (например, на ходу с использованием двигателя, на якоре, у причала);
- l) опорная точка для местонахождения с точностью до м (например, антенна ГНСС);
- m) точность местонахождения (ГНСС/ДГНСС);
- n) тип электронного устройства определения местоположения (например, ГСОМ, Галилео, ГЛОНАСС).

5. После каждого изменения судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:

- a) общей длины;
- b) общей ширины;
- c) типа состава;
- d) навигационного статуса;
- e) опорной точки для местонахождения.

6. Малые суда могут быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства, прибором АИС класса А или прибором АИС класса В. Приборы АИС для внутреннего судоходства должны соответствовать Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и радиотелефонным требованиям. Приборы АИС класса А должны соответствовать правилам ИМО. Приборы АИС класса В должны соответствовать международным телекоммуникационным и электротехническим правилам.

7. Малые суда, не имеющие номера ENI, не обязаны передавать сведения, предусмотренные в пункте 4 d) выше.
8. Малые суда, оборудованные АИС, должны также иметь радиотелефонное оборудование, находящееся в хорошем эксплуатационном состоянии и работающее в режиме приема по каналу судно-судно.
9. В отношении судов, которые используют прибор АИС класса А, обеспечивающий прием по стандарту ИМО, или прибор АИС класса В, требования, предусмотренные в пункте 1, применяются по аналогии".

## D. Глава 6

### 10. Статья 6.03-бис

Статью 6.03-бис *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"Статья 6.03-бис – Пересечение курсов

1. Если два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое видит другое судно по правому борту, должно уступить ему дорогу и, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения его курса спереди. ~~Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом.~~ Это правило не применяется к малым судам в отношении других судов.

2. Положение пункта 1 выше не применяется, когда применяются положения статей 6.13, 6.14 или 6.16.

3. Независимо от положений пункта 1 выше, предусматривающих иное, – если в случае малых судов различных категорий два малых судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, – малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам.

~~Однако судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом.~~

4. Независимо от положений пункта 1 выше, предусматривающих иное, – если в случае парусных судов два судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, – одно из них должно уступать дорогу следующим образом:

- a) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;
- b) когда оба судна идут одним и тем же галсом, судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- c) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

~~Однако судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса.~~

Положения данного пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам.

**5. В отступление от положений пунктов 1, 3 и 4 выше судно, идущее вблизи границы огражденного фарватера, когда граница находится по его правой стороне, должно продолжать движение вдоль границы фарватера; другое судно должно уступить дорогу. Положения настоящего пункта не применяются к малым судам по отношению к другим судам."**

11. Статья 6.04

Подпункт 4 а) статьи 6.04 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"а) днем:

- либо ярким частым проблесковым белым огнем ~~или светло-голубым флагом или щитом;~~
- либо светло-голубым щитом вместе с частым проблесковым ясным белым огнем;"

В статью 6.04 *включить* новый пункт 9 *следующего содержания*<sup>1</sup>:

9. Независимо от положений пункта 8 выше, предусматривающих иное, – если в случае малых судов различных категорий два малых судна встречаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, – малые моторные суда должны уступать дорогу всем другим малым судам, а малые суда, которые не являются моторными и не идут под парусом, должны уступать дорогу малым парусным судам. Вместе с тем судно, идущее вблизи границы огражденного фарватера, когда граница находится по его правой стороне, должно продолжать движение вдоль границы фарватера; другое судно должно уступить дорогу."

12. Статья 6.17

В тексте на английском языке пункт 1 статьи 6.17 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"1. Vessels may sail abreast only if there is enough room to do so without inconvenience or danger to ~~shipping~~ **navigation**."

13. Статья 6.25

В тексте на английском языке пункты 1 и 2 статьи 6.25 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"1. When certain openings of fixed bridges are marked by:

one or more red lights or red-white-red boards (sign A.1, annex 7), such openings are prohibited to ~~shipping~~ **for navigation**.

2. When certain openings of fixed bridges are marked by:

(a) The sign D.1 (a) (annex 7), or

(b) The sign D.1 (b) (annex 7),

placed above the opening, it is recommended that these openings should be given preference.

If the fairway is marked with the sign referred to in (a) above, it is open to ~~shipping~~ **navigation** in either direction.

If it is marked with the sign referred to in (b) above, it is closed to ~~shipping~~ **navigation** coming from the other direction. In this case, the entrance of the other side is marked with the sign A.1 (Annex 7)."

14. Статья 6.26

В тексте на английском языке пункт 4 статьи 6.26 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"(d) Two red lights one above the other mean:

The opening of the bridge for ~~shipping~~ **navigation** is suspended;"

15. Статья 6.28

Пункт 8 статьи 6.28 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"8. В местах отстоя судов и шлюзах минимальное боковое расстояние до судов и составов, несущих ~~синий огонь или синий конус~~ **сигнализацию, предписанную** в пункте 1 статьи 3.14, в обязательном порядке должно составлять не менее 10 м. Вместе с тем это требование не применяется ни к судам и составам, которые сами также несут эту сигнализацию, ни к судам, указанным в пункте 7 статьи 3.14."

Пункт 11 статьи 6.28 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"11. 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, судам ~~или плавучему материалу~~ **или соединениям плавучего материала** и не создающей никакой опасности для лиц, находящихся на борту."

16. Статья 6.28-бис

Первые два предложения пункта 1 статьи 6.28-бис *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"1. Доступ в шлюз регулируется днем и ночью ~~визуальными сигналами~~ **сигнальными огнями**, помещаемыми с одной или с обеих сторон шлюза. Эти ~~сигналы~~ **сигнальные огни** означают:"

Первое предложение пункта 2 статьи 6.28-бис *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"2. Выход из шлюза регулируется днем и ночью следующими ~~визуальными сигналами~~ **сигнальными огнями**."

17. В тексте на английском языке последнее предложение пункта 2 статьи 6.30 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"Small ~~vessels~~ **craft** under way in reduced visibility shall use ship-to-ship channel or the channel prescribed by the competent authorities"

## Е. Глава 7

18. Статья 7.01

В тексте на английском языке пункты 1 и 2 статьи 7.01 *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"1. Without prejudice to the other provisions of these regulations, vessels and assemblies of floating material shall choose their berths as near the bank as their draught and local conditions permit and, in any case, so as not to obstruct ~~shipping~~ **navigation**.

2. Except under special conditions laid down by the competent authorities, floating establishments shall be so placed as to leave the fairway clear for ~~shipping~~ **navigation**."

19. Статья 7.03

В статью 7.03 *включить* новый пункт *следующего содержания*<sup>1</sup>:

"4. В случае распространения положений настоящей статьи на использование опор на участках, на которых стоянка на якоре запрещена на основании положений пункта 1 а) и б) выше, суда и соединения плавучего материала, а также плавучие установки могут использовать опоры лишь на участках, обозначенных знаком Е.6.1 (приложение 7), и только на той стороне пути, на которой помещен этот знак."

20. Пункт 2 статьи 7.05 *изменить* *следующим образом*<sup>2</sup>:

"2. В зонах стоянки, в которых установлен знак Е.5.1 (приложение 7), суда и соединения плавучего материала могут становиться на стоянку лишь на участке водной поверхности, ширина которого, ~~измеряемая от этого знака~~, указана на нем в метрах. **Эта ширина измеряется от знака**."

21. Пункт 1 статьи 7.07 *изменить* *следующим образом*<sup>2</sup>:

"1. Между двумя судами, толкаемыми составами и счаленными группами на стоянке должны соблюдаться следующие минимальные расстояния:

- а) 10 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 1 статьи 3.14;
- б) 50 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 2 статьи 3.14;
- с) 100 м, если одно из них несет сигнализацию, предусмотренную в пункте 3 статьи 3.14.

~~В тех случаях, когда два судна, толкаемые составы или две счаленные группы несут один или несколько огней или конусов, расстояние между ними определяется в соответствии с наибольшим количеством огней или конусов."~~

## Е. Глава 8

22. Пункт 2 d) статьи 8.02 *изменить* *следующим образом*<sup>2</sup>:

"d) ~~номер судна по судовому регистру~~ **единый европейский идентификационный номер судна или официальный номер**; для морских судов – номер ИМО;"



## Г. Глава 9

23. В статью 9.05 *включить* новый пункт 3 *следующего содержания*<sup>2</sup>:

"3. В отношении статьи 4.07 компетентные органы могут освобождать от обязанности использовать прибор АИС для внутреннего судоходства или разрешить исключения, ограничивающие использование прибора АИС для внутреннего судоходства определенными зонами, например пристанями вдоль фарватера."

## Н. Глава 10

24. Пункт 3 статьи 10.07<sup>3</sup> *изменить следующим образом*<sup>1</sup>:

"3. Кроме того, судоводитель должен позаботиться о том, чтобы контролер-оператор на бункеровочной станции, судне-бункеровщике или автоцистерне и член экипажа судна, отвечающий за процесс бункеровки, заполнили до начала процесса бункеровки контрольный перечень (в двух экземплярах) ~~в соответствии с приложением 11~~ и определили следующее:"

25. В конце пункта 3 статьи 10.07 *включить* новое предложение *следующего содержания*<sup>1</sup>:

"Пример контрольного перечня содержится в приложении 11."

## Ш. Предложения по поправкам к приложениям 1–10 к ЕПСВВП

### А. Приложение 1

26. В приложение 1 *включить* следующую группу отличительных литер для Словении: "SLO"<sup>2</sup>.

### В. Приложение 3

27. Текст на рисунке 5 в приложении 3 на английском языке *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"Article 3.09, paragraph 1: Motorized vessel leading a towed convoy ~~alone~~ or as an auxiliary."

28. Текст на рисунке 14 в приложении 3 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"Статья 3.10, пункт 1 с) ii): Толкаемые составы, более двух судов, **кроме толкача**, общая ширина которых видна сзади."

29. Текст на рисунке 45 в приложении 3 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:

"Статья 3.20, пункты 1: и 4: ~~Суда, непосредственно или иным образом пришвартованные к берегу~~ **Все суда, находящиеся на стоянке.**"

<sup>3</sup> Формулировка статьи 10.07, предложенная в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4 и одобренная SC3/WP3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, пункт 41).

30. Текст на рисунке 46 в приложении 3 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"Статья 3.20, пункт ~~21~~: Суда, стоящие на открытом месте."
31. Текст на рисунке 47 в приложении 3 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"Статья 3.20, пункт ~~32~~: Толкаемые составы, стоящие на открытом месте."
32. Текст на рисунке 48 в приложении 3 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"Статья 3.20, пункт ~~43~~: Малые суда на стоянке."
33. Текст на рисунке 56 в приложении 3 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"Статья 3.25, пункт 1 а): Плавающие средства, выполняющие работы, и **находящиеся на стоянке** суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с обеих сторон."
34. Текст на рисунке 57 в приложении 3 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"Статья 3.25, пункт 1 а) и б): Плавающие средства, выполняющие работы, и **находящиеся на стоянке** суда, выполняющие работы или операции по промеру глубин; проход свободен с одной стороны."

### С. Приложение 7

35. В разделе I приложения 7 *исключить* сноску к тексту знака А.13<sup>2</sup>.
36. В разделе I приложения 7 *изменить* знак А.16 путем добавления изображения человека на лодке<sup>2</sup>.
37. Первое предложение в тексте знака D.1 в разделе I приложения 7 на английском языке *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"D.1 Recommended ~~channel~~ **opening**".
38. Текст знака E.7.1 в разделе I приложения 7 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"E.7.1 Причальный участок, предназначенный для **оперативной** погрузки и разгрузки транспортных средств. (~~Информация о максимально допустимой продолжительности стоянки может быть дополнительно указана на информационной табличке, установленной под знаком~~)"
39. В разделе I приложения 7 после знака E.9b *включить следующий* новый знак E.9c<sup>2</sup>:



40. В разделе I приложения 7 *изменить* знак E.19 путем добавления изображения человека на лодке<sup>2</sup>:
41. Текст знака E.22 в разделе I приложения 7 *изменить следующим образом*<sup>2</sup>:  
"E.22 Спуск **малых** судов на воду или подъем на берег разрешен."

## 42. Приложение 7

В приложение 7 включить следующий новый знак Е.6.1<sup>1</sup>:

"Е.6.1 Разрешается использование опор  
(см. статью 7.03)



## D. Приложение 8

43. Пункт 1 раздела I приложения 8 изменить следующим образом<sup>2</sup>:"1. Судходная обстановка **водных путей**

Водный путь и фарватер, а также опасные места и навигационные препятствия не всегда обозначены.

Плавающие знаки, если таковые используются, ~~должны быть закреплены~~ **закрепляют** на расстоянии около 5 м от обозначаемых границ.

Буны и мелководья могут быть обозначены с помощью неподвижных или плавающих сигнальных знаков. Эти знаки обычно располагают на границах бун и мелководья или перед ними.

Необходимо соблюдать достаточную дистанцию от знаков во избежание посадки на мель или столкновения с препятствием."

#### IV. Проекты предложений по поправкам к ЕПСВВП: новое приложение 11

## 44. Новое приложение 11

*Включить* новое приложение 11 "Контрольный перечень мер по технике безопасности при заправке топливом", представленное в приложении II к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4<sup>1</sup>.

## Приложение I

### Протокол двадцать четвертого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП

1. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое двадцать четвертое совещание 26 и 27 марта 2014 года в Женеве.
2. На совещании присутствовали г-н Райнхард Фордервинклер (Австрия), г-жа Наташа Дофферхофф-Хельденс (Нидерланды), г-н Имре Матич (Дунайская комиссия), г-н Желько Милкович (Международная комиссия по бассейну реки Сава), г-жа Валери Бланшар, г-жа Бландин Купидон и г-н Мартин Даган (ЕЭК ООН).
3. Представители Российской Федерации, Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Мозельской комиссии не смогли присутствовать на совещании.
4. Были обсуждены следующие пункты:
  - I. Утверждение протокола двадцать третьего совещания
  - II. Общий обмен информацией
  - III. Завершение работы по согласованию Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) с Полицейскими правилами плавания по Рейну (ПППР)
  - IV. Положения, касающиеся малых судов
  - V. Использование опор
  - VI. Завершение работы над контрольными перечнями по технике безопасности при заправке топливом
  - VII. Прочие предложения по поправкам
  - VIII. Прочие вопросы
  - IX. Следующее совещание.

#### **I. Утверждение протокола двадцать третьего совещания**

5. Группа утвердила протокол своего двадцать третьего совещания, состоявшегося 11 февраля 2014 года (документ CEVNI EG/2014/4)<sup>4</sup>.

#### **II. Общий обмен информацией**

6. Группа отметила, что необходимости в каких-либо дополнениях к состоявшемуся недавно обмену информацией нет.

---

<sup>4</sup> Также опубликовано в качестве приложения I к докладу о работе сорок четвертой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/88).

### **III. Завершение работы по согласованию Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) с Полицейскими правилами плавания по Рейну (ПППР)**

7. Группа рассмотрела разъяснения, представленные ЦКСР по вопросам, затронутым на ее двадцатом совещании (июнь 2013 года), которые изложены в документе CEVNI EG/2014/6, и приняла решение о внесении поправок в статью 1.19 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 6) и в пункт 1 статьи 2.05 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 8).

8. Группа решила сохранить термин "щитки" в статьях 3.31 и 3.32, так как, по ее мнению, он является наиболее подходящим. Группа напомнила, что, помимо сигнализации для передвижения, щитки могут использоваться и в иных целях и что щитки, упомянутые в данных статьях, должны иметь диаметр не менее 60 см.

9. Группа рассмотрела предложение Бельгии о включении нового пункта 2 в статью 1.22, содержащееся в документе CEVNI EG/2014/9 и основанное на первоначальном предложении ЦКСР (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10), и решила включить в статью 1.22 новый пункт 2 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 7).

10. Рассмотрев эти два документа, Группа завершила обсуждение предложений по согласованию положений ЕПСВВП и ПППР.

### **IV. Положения, касающиеся малых судов**

#### **A. Предложения Австрии**

11. Группа рассмотрела предложения Австрии о внесении поправок в статьи 6.03-бис и 6.04 (CEVNI EG/2014/7 и CEVNI EG/2014/12) и решила внести в них соответствующие поправки (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункты 10 и 11).

#### **B. Замечания Европейской ассоциации лодочного спорта**

12. Группа рассмотрела замечания, представленные Европейской ассоциацией лодочного спорта (ЕАЛС) в документах CEVNI EG/2014/8 и CEVNI EG/2014/11, и внесла следующие уточнения (пункты 14–18 ниже).

13. Требования о наличии ОВЧ, АИС и радиолокатора на малых судах:

- а) Группа подтвердила общее правило, согласно которому оснащения малых судов радиолокатором не требуется. Группа также подтвердила, что в соответствии с положениями статьи 6.30 все суда, включая малые суда, следует оснащать радиолокатором в случае плавания в условиях ограниченной видимости. Поэтому малые суда, которые не оснащены радиолокатором, должны в условиях ограниченной видимости немедленно следовать до ближайшего места безопасной стоянки (в соответствии с положениями статьи 6.33).

- b) Группа подтвердила, что если малые суда не оснащены радиолокатором, то из не требуется оснащать и АИС или ОВЧ. Требование относительно АИС и ОВЧ касается только судов, оснащенных радиолокатором.

14. Изъятия, касающиеся малых судов и спортивных либо прогулочных судов:

Группа отметила, что изъятия, касающиеся малых судов, распространяются также на спортивные либо прогулочные суда при условии, что они соответствуют определению малого судна, т.е. имеют длину корпуса меньше 20 м. Крупные спортивные либо прогулочные суда не могут освобождаться от некоторых требований ЕПСВВП, как это имеет место в случае малых судов, поскольку их длина может представлять проблему с точки зрения безопасности.

15. Определения:

- a) Группа напомнила, что после длительных обсуждений, прошедших на предыдущих совещаниях, она, наконец, согласовала определение "условий ограниченной видимости". Группа отметила, что указать степень ограниченности видимости невозможно, поскольку она зависит не только от погодных условий, но и от фарватера, типа и размера судна, а также от числа других судов, осуществляющих плавание.
- b) Поскольку в ЕПСВВП определение термина "shipping" отсутствует, и это обстоятельство может вызвать недопонимание, так как данный термин в других правилах может использоваться в значении "отправки товаров", Группа решила заменить его термином "navigation" и в тексте ЕПСВВП на английском языке внести поправки в статью 1.01 d), определение 13 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 3), пункт 2 c) статьи 1.04 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 4), пункт 1 статьи 6.17 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 12), пункты 1 и 2 статьи 6.25 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 13), пункт 4 статьи 6.26 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 14), пункты 1 и 2 статьи 7.01 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 18).
- c) Группа не усмотрела необходимости включения определения "морские судна", так как сочла, что для целей ЕПСВВП значение этого термина понятно.
- d) Группа посчитала, что значение термина "качающийся" понятно для целей ЕПСВВП, так как положения пункта 1 статьи 3.18 наглядным образом проиллюстрированы на рис. 43а в приложении 3. Кроме того, термин "качать" в стандартном словаре означает "перемещать или двигать взад-вперед либо из стороны в сторону в подвешенном состоянии или вокруг оси".
- e) Группа отметила, что определение спортивных или прогулочных судов охватывает водные мотоциклы (статья 1.01, пункт а), подпункт 11), но напомнила, что в соответствии с пунктом 3 статьи 9.02 компетентные органы могут использовать иное определение водных мотоциклов.

16. Оознавательные знаки малых судов:

Группа подтвердила, что положения статьи 2.02 "Оознавательные знаки малых судов" распространяются также на морские прогулочные суда, если они соответствуют определению малого судна. Она напомнила, что от судов не требуется указания фамилии и места жительства владельца, если они имеют официальные регистрационные знаки (пункт 1 статьи 2.02). Поэтому владельцам настоятельно рекомендуется зарегистрировать свои суда.

17. Статья 6.02 "Общие правила":

Что касается статьи 6.02 "Общие правила", то Группа выступила против указания тех статей главы 6, которые применяются к малым судам, отметив, что пользователи малых судов должны прочитать и усвоить правила судоходства в полном объеме. Кроме того, Группа отметила, что большая часть положений ЕПСВВП применяется к малым судам, и существуют лишь немногочисленные изъятия.

## V. Использование опор

18. Группа изучила предложение Нидерландов о включении новых положений об использовании опор (CEVNI EG/2014/9) и решила включить в статью 7.03 новый пункт 4 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 19) и в приложение 7 новый знак E.6.1 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 42).

## VI. Завершение работы над контрольными перечнями мер по технике безопасности при заправке топливом

19. Группа приняла решение о включении в ЕПСВВП нового приложения 11 "Контрольный перечень мер по технике безопасности при заправке топливом" (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 44), представленного в приложении II к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4, и внести поправки в пункт 3 статьи 10.07 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункты 24 и 25). По мнению представителя Австрии, опыт использования таких контрольных перечней в этой стране показывает, что они просты в применении и эффективны в плане ограничения утечки топлива.

20. В результате Группа решила не включать в качестве дополнения к приложению 11 расширенный "Контрольный перечень мер по технике безопасности при заправке топливом морских судов, который содержится в Международном руководстве по безопасности для танкеров внутреннего плавания и терминалов (ISGINTT)" (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4, приложение III).

## VII. Другие предложения по поправкам

21. В соответствии с просьбой SC.3/WP.3, изложенной на ее сорок четвертой сессии, Группа вновь рассмотрела предложение о поправке к пункту 4 статьи 6.04, представленное в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/3, и обсудила вопрос о том, следует ли по-прежнему разрешать подачу отмашки светло-голубым флагом или щитом в конкретных случаях (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, пункт 36 b)).

22. Группа отметила, что в ЕПСВВП невозможно предусмотреть все чрезвычайные или аварийные ситуации и что в случае сбоя осветительного оборудования для работы огней может быть использован аккумулятор.

23. Кроме того, Группа напомнила, что исключение фразы о светло-голубом флаге или щите нацелено на стимулирование использования частого проблескового белого огня.

24. В данной связи Группа приняла решение внести поправки в пункт 4 статьи 6.04 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 11).

## **VIII. Прочие вопросы**

25. Представитель Нидерландов отметил, что в некоторых статьях ЕПСВВП содержатся ссылки на утратившие силу приложения, и предложил исправить формулировку этих статей. В результате Группа решила внести поправки в определения 1 и 2 в пункте с) статьи 1.01 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, пункт 3) и в пункт 1 а) статьи 4.06, как это указано в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/1, пункт 24.

## **IX. Следующее совещание**

26. С учетом того, что следующее пересмотренное издание ЕПСВВП (ЕПСВВП 5) будет опубликовано в начале 2015 года, Группа решила отложить принятие решения о сроках проведения своего следующего совещания, поручив секретариату включить этот вопрос в перечень пунктов, которые будут обсуждаться на сорок шестой сессии SC.3/WP.3 в феврале 2015 года.

---