



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
7 December 2020
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Пятьдесят восьмая сессия

Женева, 17–19 февраля 2021 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил
безопасности на внутренних водных путях:**

**Европейские правила судоходства по внутренним
водным путям (пятый пересмотренный
вариант резолюции № 24)**

Итоги тридцать четвертого и тридцать пятого совещаний Группы экспертов по ЕПСВВП

Записка секретариата

Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с Предлагаемым бюджетом по программам на 2021 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17, «Экономическое развитие в Европе» (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51).
2. На своей шестьдесят четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту поручила секретариату подготовить доклады о работе тридцать четвертого и тридцать пятого совещаний Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшихся 2 октября 2020 года и 27 ноября 2020 года, в качестве рабочего документа пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (ECE/TRANS/SC.3/213, п. 41). Эти доклады воспроизводятся в приложениях I и II.



Приложение I

Решения тридцать четвертого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП

2 октября 2020 года

1. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое тридцать четвертое совещание 2 октября 2020 года в формате виртуального совещания.

2. В работе совещания приняли участие г-н А. Йох (Австрия), г-жа Х. Льежуа (Бельгия), г-да Э. Бродский и А. Жегалин (Российская Федерация), г-жа М. Хирц (Центральная комиссия судоходства по Рейну), г-н И. Александер (Дунайская комиссия, далее — ДК), г-жа П. Брюкнер (Мозельская комиссия), г-да Ж. Милкович и Д. Исакович (Международная комиссия по бассейну реки Сава), г-жа К. Пэддисон (Европейская ассоциация лодочного спорта, далее — ЕАЛС) и г-жа В. Иванова (секретариат ЕЭК).

3. Группа утвердила предварительную повестку дня (CEVNI EG/2020/14):

I. Утверждение протокола тридцать третьего совещания Группы экспертов по ЕПСВВП (23 июня 2020 года).

Документ: CEVNI EG/2020/13

II. Предложения по поправкам к статьям 1.10 и 9.02 ЕПСВВП.

Документы: CEVNI EG/2020/2, CEVNI EG/2020/6, CEVNI EG/2020/15 и CEVNI EG/2020/18

III. Предложения по поправкам к статьям 4.05 и 4.06 ЕПСВВП.

Документ: CEVNI EG/2020/16/Rev.1

IV. Сравнение ЕПСВВП, Полицейских правил судоходства по Рейну, Основных положений о плавании по Дунаю и Правил судоходства в бассейне реки Сава.

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16, CEVNI EG/2020/12 и CEVNI EG/2020/17

V. Прочие вопросы: подготовка первого проекта ЕПСВВП 6.

VI. Следующее совещание.

I. Утверждение протокола тридцать третьего совещания Группы экспертов по ЕПСВВП (23 июня 2020 года)

Документ: CEVNI EG/2020/13

4. Группа утвердила протокол своего тридцать третьего совещания, проведенного виртуально 23 июня 2020 года (CEVNI EG/2020/13).

II. Предложения по поправкам к статьям 1.10 и 9.02 ЕПСВВП

Документы: CEVNI EG/2020/2, CEVNI EG/2020/6, CEVNI EG/2020/15

5. В соответствии со своими решениями, принятыми на тридцать втором и тридцать третьем совещаниях, Группа продолжила обсуждение перечня судовых и прочих документов, которые должны иметься на борту, на основе обновленного предложения о поправках (CEVNI EG/2020/15) и результатов подробного анализа, проведенного ЕАЛС в отношении документов, которые не требуются для малых судов

и спортивных или прогулочных судов (CEVNI EG/2020/18). Участники поблагодарили г-жу Пэддисон за проделанную работу.

6. Группа решила перенести некоторые документы из статьи 9.02 в статью 1.10 с целью сокращения количества региональных и национальных особых предписаний, содержащихся в главе 9 ЕПСВВП, и решила изменить статью 1.10 следующим образом:

a) *изменить* первое предложение пункта 1 следующим образом:

«На борту должны находиться следующие документы, **если этого требуют другие правила:**»;

b) после слов «судовое свидетельство» *добавить* «(свидетельство судна внутреннего плавания)»;

c) переместить судовую роль и судовой журнал в статью 9.02, поскольку эти документы не требуется перевозить на судах на Рейне и в Европейском союзе;

d) переместить документы, перечисленные в подпунктах a), c)–f) и h)–s) пункта 6 статьи 9.02, в статью 1.10;

e) *заменить* «свидетельство для радиолокатора» на «[удостоверение на право пользования радиолокатором]» и проверить этот термин на следующем совещании;

f) проверить содержание позиции «свидетельство о присвоении частоты» и ее применимость к малым и спортивным или прогулочным судам на следующем совещании;

g) *добавить* новую позицию «[сертификат специалиста по пассажирскому судоходству, если применимо]» и проверить этот термин на следующем совещании;

f) изменить перечень документов, которые не должны перевозиться на борту малых судов, прогулочных судов и малых спортивных или прогулочных судов, приведенный в пункте 2.

7. В дополнение к пункту 6, выше, Группа согласовала следующие изменения для статьи 9.02:

a) *Добавить* новые позиции:

«

- Доказательства для судов длиной более 110 м, если это требуется местными правилами;
- Свидетельства, требуемые Конвенцией о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), кроме журнала учета отработавших масел и свидетельства о разгрузке».

b) В конце *добавить*:

«Однако на спортивных или прогулочных судах не обязательно должны иметься документы, упомянутые выше».

8. Группа изменила в случае необходимости названия документов, упомянутых в статьях 1.10 и 9.02.

9. Группа решила изменить название «Справочник по радиотелефонии для внутренних водных путей, общая часть и региональная часть» во всем тексте ЕПСВВП в соответствии с терминологией, используемой в Региональном соглашении о радиотелефонной службе на внутренних водных путях (RAINWAT) и в правилах ДК:

- на английском языке: «the Guide concerning the radiotelephone service on Inland Waterways (general part and relevant regional parts)»;
- на французском языке: «le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie générale et parties régionales pertinentes)»;

- на русском языке: «Руководство по Службе радиосвязи на внутренних водных путях (общая часть и соответствующие региональные части)».

III. Предложения по поправкам к статьям 4.05 и 4.06 ЕПСВВП

Документ: CEVNI EG/2020/16/Rev.1

10. Группа обсудила подготовленные Российской Федерацией предложения по поправкам к статьям 4.05 и 4.06 (CEVNI EG/2020/16/Rev.1). Г-н Бродский представил разъяснения по предложенным изменениям. Группа поблагодарила г-на Бродского за отличную работу.

11. Дискуссия продолжилась по вопросам, касающимся:

а) необходимости сохранения существующего пункта 3 в пересмотренной статье; было упомянуто, что определение судна в статье 1.01 ЕПСВВП охватывает паромы и моторные плавучие средства, и поэтому этот пункт будет дублировать первый абзац нового пункта 3. Австрии было предложено представить свои замечания по этому вопросу, если таковые имеются, к следующему совещанию Группы;

б) языка, который должен использоваться при общении между судовыми и береговыми станциями. Г-н Бродский подчеркнул необходимость использования единого языка для обеспечения безопасности и сослался на соответствующие положения в RAINWAT и правилах ДК. Г-жа Льежуа и г-н Милкович отметили, что будет трудно определить единый язык, в частности странам, в которых используется несколько языков. Г-н Александер сослался на текущую дискуссию в ДК и информацию о языке(ах) общения, используемом(ых) на Дунае, собранную с помощью вопросника, который будет рассмотрен на предстоящей сессии Рабочей группы по техническим вопросам ДК, которая состоится 5–9 октября 2020 года. Группа подчеркнула важность этого вопроса для безопасности судоходства и рекомендовала Рабочей группе по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) рассмотреть этот вопрос и проанализировать нынешнюю практику использования языков общения между судовыми и береговыми станциями в странах-членах с целью выработки рекомендаций;

с) нового текста пункта 1 статьи 4.06 (его начала); Группа решила заключить этот текст в квадратные скобки и завершить работу над ним на своем следующем совещании;

д) изменения нового пункта 5 статьи 4.06. Участники отметили, что радиолокационные станции и АИС¹ часто одновременно используются судоводителями для слежения за целью и что должна использоваться только надежная радиолокационная информация, несмотря на то, что АИС могут обеспечивать более подробную информацию, которую невозможно получить с помощью радиолокатора.

12. Группа согласилась с окончательным вариантом статей 4.05 и 4.06, за исключением вопросов, упомянутых в подпунктах а) и с) пункта 11 выше, и решила завершить работу над этим вариантом на своем следующем совещании.

IV. Сравнение ЕПСВВП, Полицейских правил судоходства по Рейну, Основных положений о плавании по Дунаю и Правил судоходства в бассейне реки Сава

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16, CEVNI EG/2020/12 и CEVNI EG/2020/17

¹ Автоматические идентификационные станции.

13. Группа продолжила обсуждение результатов сравнения ЕПСВВП с а) Полицейскими правилами судоходства по Рейну (ПППР) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2), б) Основными положениями о плавании по Дунаю (ОППД) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15) и с) Правилами судоходства в бассейне реки Сава (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16), резюме которых содержится в документах CEVNI EG/2020/12 и CEVNI EG/2020/17.

14. Группа вернулась к рассмотрению следующих вопросов своего предыдущего совещания:

- а) CEVNI EG/2020/12, таблица 2, пункт 19, и таблица 5, пункт 61

После разъяснений, представленных г-жой Пэддисон, и интенсивного обсуждения Группа согласилась с тем, что в отношении районов, где суда могут стоять на якоре на подходах к гавани, термин «roadstead» следует использовать на английском языке как эквивалент терминов «rade» на французском языке и «рейд» на русском языке (CEVNI EG/2020/13, пункт 16, второй абзац, и пункт 19, девятый абзац), и решила добавить в ЕПСВВП следующие пункты:

- статья 3.09, *добавить* новый пункт 7:
«7. На рейде составы, состоящие только из моторного судна и одной буксируемой единицы, не обязаны нести дневную сигнализацию, предусмотренную настоящей статьей»;
- статья 6.18, *изменить* начало пункта 2:
«2. Это запрещение не относится **ни к плаванию дрейфом, когда оно разрешено**, ни к небольшим перемещениям в местах стоянки, **ни к местам погрузки и разгрузки и рейдам**, ни к маневрам, за исключением следующих случаев:»;

- б) пункт 70, таблица 5 документа CEVNI EG/2020/12.

Группа поручила секретариату подготовить в сотрудничестве с ДК предложение по поправке к пункту 4 статьи 6.21 ЕПСВВП на основе статьи 8.03 (пункт 1) ПППР к ее следующему совещанию.

15. Группа продолжила обсуждение таблицы 5 документа CEVNI EG/2020/12, начиная с пункта 72, и приняла следующее решение:

- а) следующие пункты таблицы 5 были должным образом приняты к сведению, и никаких поправок к главе 6 ЕПСВВП не требуется: 73, 74, 76–99;

б) пункт 72: пункт а) статьи 6.21-бис можно было бы привести в соответствие с пунктом а) статьи 8.04 ПППР; с этой целью секретариату было поручено проверить, требует ли Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания, специальной записи в свидетельстве судна внутреннего плавания для моторных судов и барж, счаленных борт о борт;

- с) пункт 100: Группа решила добавить в статью 6.31 новый пункт 3:

«3. Суда, упомянутые в пункте 1, когда они не могут установить радиотелефонную связь с приближающимися судами, должны звонить в сигнальный колокол, как только они услышат один из сигналов приближающегося судна, указанных в подпунктах а) или с) пункта 4 статьи 6.32 или в подпункте б) пункта 1 статьи 6.33. Этот звуковой сигнал должен повторяться с интервалом не более одной минуты»;

- д) группа решила добавить новый подпункт с) в главу F приложения 6 (см. пункт 29 таблицы в CEVNI EG/2020/17):

с) Стационарные суда, когда невозможно установить радиотелефонную связь с приближающимися судами



Суда и плавучие средства, стоящие на фарватере или вблизи него вне портов и мест, специально отведенных для стоянки компетентными органами

Звон сигнального колокола, повторяющийся с интервалом не более одной минуты

Статья 6.31, пункт 3

V. Прочие вопросы: подготовка первого проекта ЕПСВВП 6

16. Группа напомнила, что в соответствии с «дорожной картой» для ЕПСВВП 6, согласованной на ее тридцать втором совещании, первый проект ЕПСВВП 6 следует представить к пятидесятой восьмой сессии SC.3/WP.3, и поручила секретариату подготовить первый проект ЕПСВВП 6, с тем чтобы рассмотреть его на своем совещании в феврале 2021 года.

VI. Следующее совещание

17. Группа согласилась провести дополнительное совещание в формате виртуальной сессии продолжительностью полдня во второй половине ноября 2020 года. Окончательная дата будет согласована позднее.

18. Группа решила включить в повестку дня своего следующего совещания:

- документы CEVNI EG/2020/12, начиная с пункта 101 таблицы 5, и CEVNI EG/2020/17;
- пункты 6–8, 20, 42, 47, 55, 67, 73, 75, 77 таблицы 1 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 и категории огней;
- пункты 6, 7 и 36 таблицы 5 CEVNI EG/2020/12.

Приложение II

Решения тридцать четвертого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП

27 ноября 2020 года

1. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое тридцать пятое совещание 27 ноября 2020 года в формате виртуального совещания.

2. В работе совещания приняли участие г-да Б. Биркльхубер и А. Йох (Австрия), г-жа Х. Льежуа (Бельгия), г-да Э. Бродский и А. Жегалин (Российская Федерация), г-жа М. Хирц (Центральная комиссия судоходства по Рейну, далее — ЦКСР), г-да П. Суворов, С. Цернакийски и С. Канурный (Дунайская комиссия, далее — ДК), г-жа П. Брюкнер (Мозельская комиссия), г-н Ж. Милкович (Международная комиссия по бассейну реки Сава), г-жа К. Пэддисон (Европейская ассоциация лодочного спорта, далее — ЕАЛС) и г-жа В. Иванова (секретариат ЕЭК).

3. Группа утвердила предварительную повестку дня (CEVNI EG/2020/20) с учетом изменений, предложенных на совещании:

I. Утверждение протокола тридцать четвертого совещания Группы экспертов.

Документ: CEVNI EG/2020/19

II. Завершение работы над статьями 4.05 и 4.06.

Документ: CEVNI/EG/2020/21

III. Сравнение ЕПСВВП, обновленного сводного варианта ПППР, Основных положений о плавании по Дунаю и Правил судоходства в бассейне реки Сава.

Документы: CEVNI EG/2020/12, CEVNI EG/2020/17

IV. Завершение работы над главой 1.

Документы: CEVNI/EG/2020/22, CEVNI/EG/2020/23

V. Положения ЕПСВВП, касающиеся малых судов.

Документ: CEVNI EG/2020/12

VI. Подготовка первого проекта ЕПСВВП 6.

VII. Прочие вопросы.

VIII. Следующее совещание.

I. Утверждение протокола тридцать четвертого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП

Документ: CEVNI EG/2020/19

4. Группа доработала и утвердила протокол своего тридцать четвертого совещания, проведенного виртуально 2 октября 2020 года (CEVNI EG/2020/19).

5. Группа вернулась к рассмотрению вопроса о содержащихся в статье 1.10 судовых документах, которые нуждаются в проверке (CEVNI EG/2020/19, пункт б е)–g)), и решила внести изменения в документы, упомянутые в пункте б е)–f) документа CEVNI EG/2020/19:

а) *заменить* «Свидетельство для радиолокатора или сертификат судоводителя с записью для радара» на «Специальное разрешение на плавание с помощью радара или сертификат квалификации судоводителя с конкретным разрешением на плавание с помощью радара» в соответствии с Европейским

стандартом для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (EC-KBC);

b) *заменить* «Свидетельство о присвоении частоты» на «Разрешение на судовую станцию» в соответствии с RAINWAT, на основании рекомендации 7 Всемирной конференции радиосвязи (ВКР-97), по предложению Российской Федерации;

c) *заменить* «Свидетельства специалистов по пассажирской навигации» на «Свидетельство о квалификации специалиста по пассажирской навигации» в соответствии с EC-KBC.

6. Г-жа Хирц упомянула о продолжающемся обсуждении Комитетом RAINWAT термина «разрешение на судовую станцию», который может быть изменен на следующем совещании Комитета в марте–апреле 2021 года. Результаты этого обсуждения можно было бы рассмотреть на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3 в июне 2021 года с целью возможного изменения этого термина в ЕПСВВП 6.

II. Завершение работы над статьями 4.05 и 4.06

Документ: CEVNI/EG/2020/21

7. Группа доработала проекты статей 4.05 и 4.06 и поручила секретариату препроводить их пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3)².

III. Сравнение ЕПСВВП, обновленного сводного варианта ПППР, Основных положений о плавании по Дунаю и Правил судоходства в бассейне реки Сава

Документы: CEVNI EG/2020/12, CEVNI EG/2020/17

8. Группа продолжила и завершила обсуждение вопроса о сравнении ЕПСВВП с а) Полицейскими правилами судоходства по Рейну (ПППР) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2), б) Основными положениями о плавании по Дунаю (ОППД) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15) и с) Правилами судоходства в бассейне реки Сава (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16), резюме которого содержится в документе CEVNI EG/2020/12.

9. Группа завершила обсуждение таблицы 5 документа CEVNI EG/2020/12, начиная с пункта 101, и приняла следующее решение:

a) следующие пункты таблицы 5 были должным образом приняты к сведению, и никаких поправок к главе 6 ЕПСВВП не требуется: 101–105, 107–113;

b) пункт 106: Группа поручила секретариату представить официальный перевод пункта 3 статьи 6.32 ОППД на английский язык и решила вернуться к этому вопросу на своем следующем совещании.

10. Группа приняла к сведению пункты 1–12 и 14–18 таблицы 6 документа CEVNI EG/2020/12 и решила, что нет необходимости вносить поправки в главу 7 ЕПСВВП. Что касается пункта 13 таблицы 6, то Группа обсудила вопрос об обозначении зоны стоянки вдоль фарватера с помощью буев в дополнение к знакам, упомянутым в статьях 7.05 или 7.06, как это предписано в пункте 6 статьи 7.05 ОППД. Г-жи Хирц и Брюкнер упомянули, что такое обозначение не применяется на Рейне и Мозеле. По мнению Группы, в случае, если компетентный орган предписывает буи в качестве дополнительного обозначения зоны стоянки вдоль фарватера, они должны быть четко обозначены. Однако г-жа Хирц упомянула, что дополнительные буи, установленные на фарватере, могут создать помехи или опасность для судоходства; ЦКСР было

² См. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2.

предложено собрать информацию о применении этого дополнительного обозначения на Рейне к следующему совещанию Группы.

11. Наконец, Группа решила изменить статью 7.05 и приложение 8 следующим образом:

а) статья 7.05, *добавить* новый пункт 6:

«6. Если зона стоянки вдоль фарватера, в дополнение к знакам, предписанным в пунктах 1–5 выше или в статье 7.06, отделена от фарватера буями, она должна обозначаться:

- с правой стороны фарватера: буями с огнем, показанными на рис. 3-бис, приложение 8;
- с левой стороны фарватера: буями с огнем, показанными на рис. 3-тер, приложение 8»;

б) приложение 8, часть II:

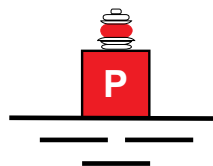
- перед последним абзацем *добавить* новое заглавие «D. Фарватер вдоль зоны стоянки» и изменить текст абзаца следующим образом:

«Белая буква “Р”, нанесенная на буюх, описанных в ~~пунктах 1 и 2~~ **разделах А и В выше**, указывает, что фарватер проходит вдоль зоны стоянки. Если буй с нанесенной буквой “Р” оборудуются огнем, то ритм этого огня отличается от ритма огней других буюв, ограждающих границы фарватера»;

- добавить рисунки 3-бис и 3-тер:

Буи для ограждения зоны стоянки
с правой стороны фарватера

Пример:



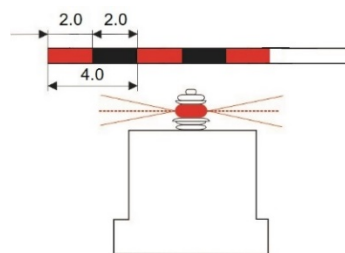
1.Е Буй с огнем для обозначения фарватера
вдоль зоны стоянки
(рис. 3-бис)

Цвет: красный

Форма: цилиндрический буй

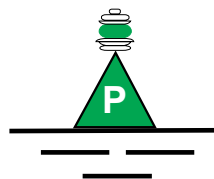
Топовый знак (если есть): нет

Огонь (если установлен): красный
ритмичный огонь, ритм которого
отличается от ритма огней других
буюв, ограждающих границы
фарватера.



Буй для ограждения зоны стоянки
с левой стороны фарватера

Пример:



2.Е Буй с огнем для обозначения
фарватера вдоль зоны стоянки

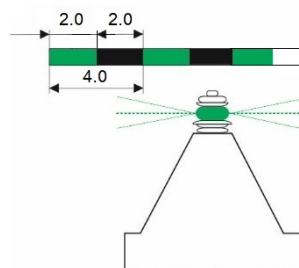
(рис. 3-тер)

Цвет: зеленый

Форма: конический буй

Топовый знак (если есть): нет

Огонь (если установлен): зеленый
ритмичный огонь, ритм которого
отличается от ритма огней других
буйев, ограждающих границы
фарватера.



12. Группа приняла к сведению пункты 1–5 таблицы 7 документа CEVNI EG/2020/12 и решила, что нет необходимости вносить поправки в главу 8 ЕПСВВП. В отношении пункта 6 таблицы 7 Группа поручила секретариату включить этот пункт в повестку дня ее будущих сессий и подготовить рабочий документ.

13. Группа приняла к сведению таблицу 8 документа CEVNI EG/2020/12 и решила, что нет необходимости вносить поправки в главу 10 ЕПСВВП.

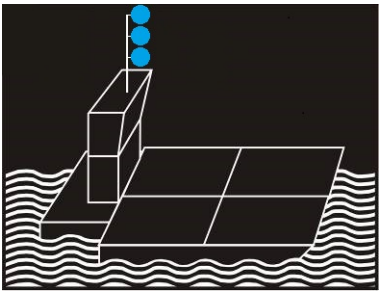
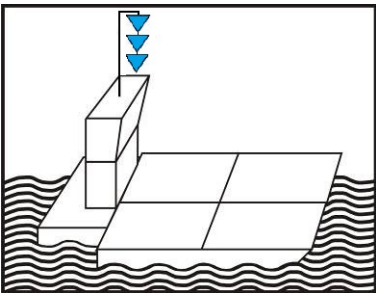
14. Группа приняла к сведению таблицу сравнения приложений к ЕПСВВП с приложениями к ПППР, ОППД и ПСБРС, содержащуюся в документе CEVNI EG/2020/17, и решила следующее:

а) нижеследующие пункты были должным образом приняты к сведению, и никаких поправок к ЕПСВВП не требуется: 1–10, 18, 21–28, 30–46, 48–52, 54–58;

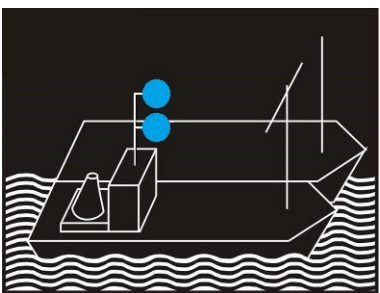
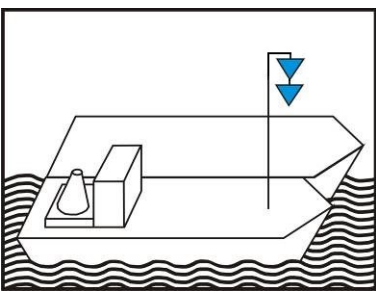
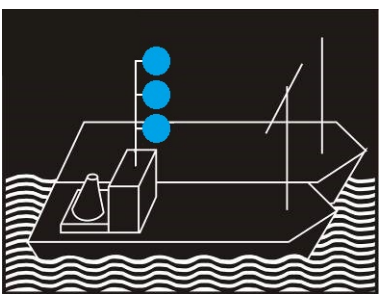
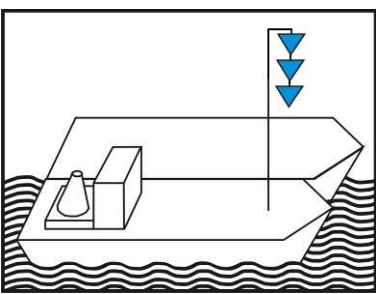
б) пункты 11–17:

• *добавить* новые рисунки 34-бис и 34-тер:

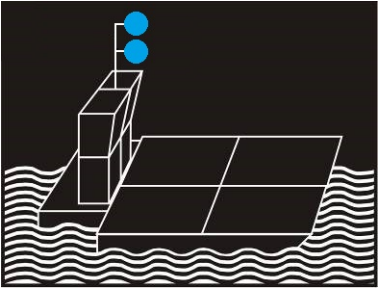
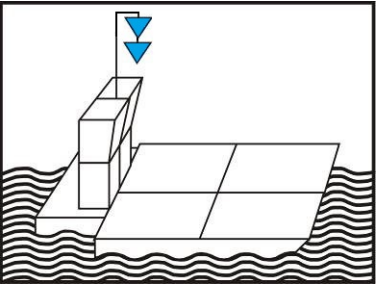
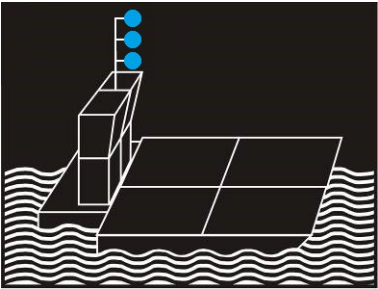
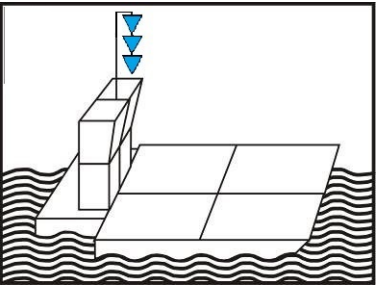
	34-бис	
Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, предписанная в статье 3.14, пункт 2, в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19, ВОПОГ.		

	34-тер	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, предписанная в статье 3.14, пункт 3, в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19, ВОПОГ.</p>		

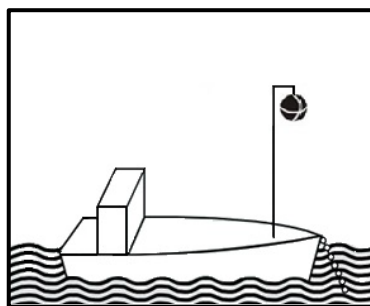
- *добавить* новые рисунки 35-бис и 35-тер:

	35-бис	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация счальных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, предписанная в статье 3.14, пункт 2, в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19, ВОПОГ.</p>		
	35-тер	
<p>Статья 3.14, пункт 4: Дополнительная сигнализация счальных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов, предписанная в статье 3.14, пункт 3, в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19, ВОПОГ.</p>		

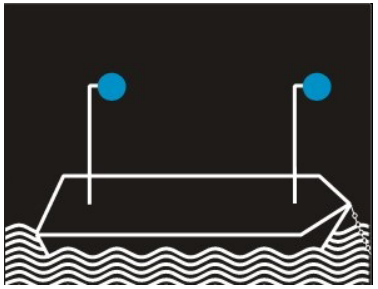
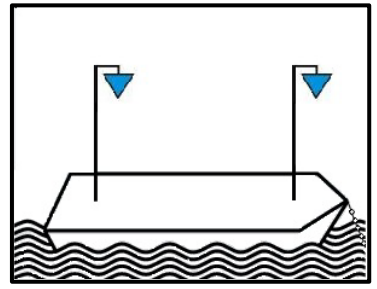
- *добавить* новые рисунки 36-бис и 36-тер:

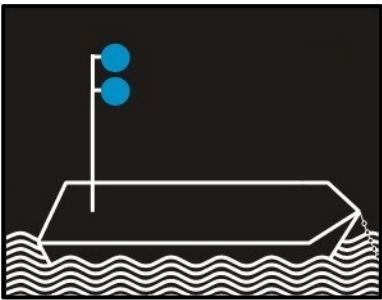
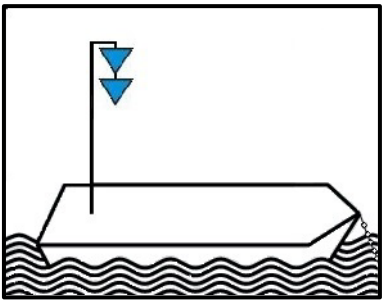
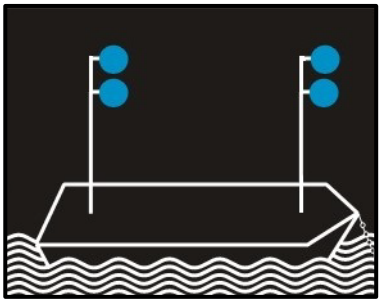
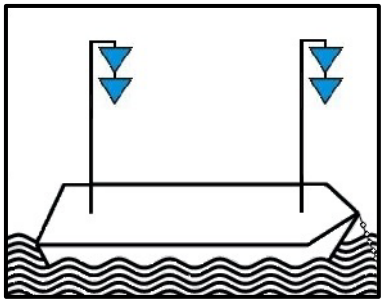
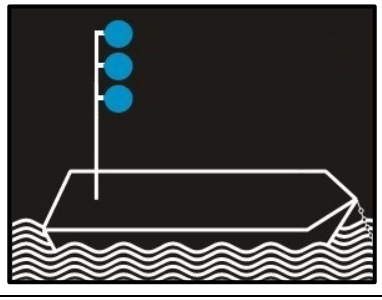
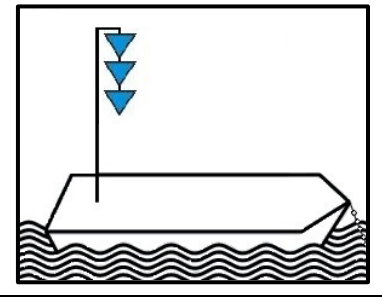
	36-бис	
<p>Статья 3.14, пункт 5: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, и которые осуществляют отдельные перевозки опасных грузов, предписанная в статье 3.14, пункт 2, в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19, ВОПОГ.</p>		
	36-тер	
<p>Статья 3.14, пункт 5: Дополнительная сигнализация толкаемых составов, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, и которые осуществляют отдельные перевозки опасных грузов, предписанная в статье 3.14, пункт 3, в соответствии с требованиями подраздела 7.1.5.0 или подраздела 7.2.5.0 ВОПОГ и главы 3.2, таблица А, колонка 12, или таблица С, колонка 19, ВОПОГ.</p>		

- рисунок 48, *добавить* рисунок для сигнализации судов на стоянке днем:

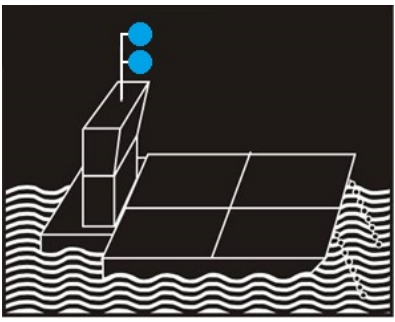
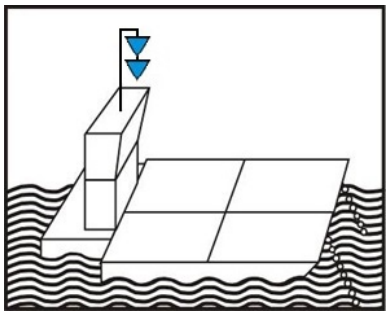


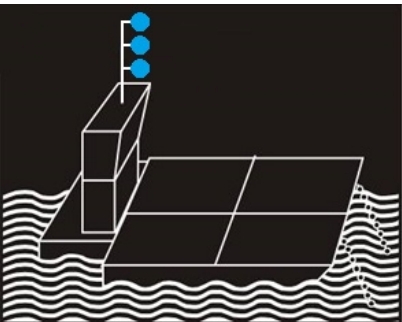
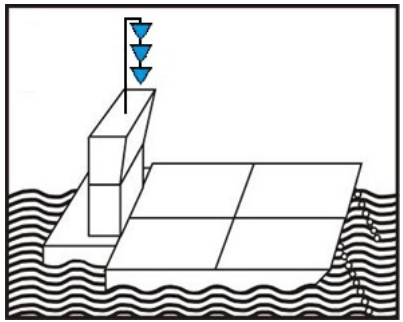
- *добавить* новые рисунки 49-бис — 49-квинквис:

	49-бис	
<p>Статья 3.21: Дополнительная сигнализация для находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с пунктом 1 статьи 3.14.</p>		

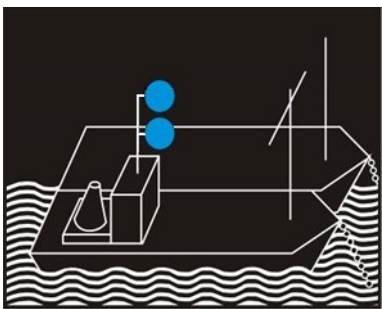
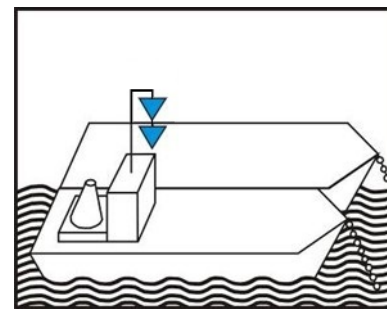
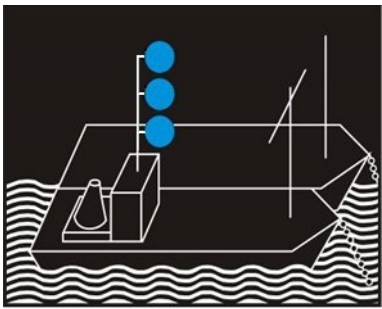
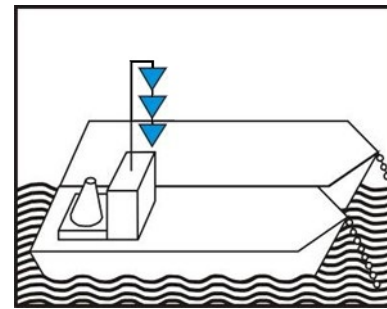
	49-тер	
	49-квтер	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация для находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с пунктом 2 статьи 3.14.		
	49-квин-квиес	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация для находящихся на стоянке судов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с пунктом 3 статьи 3.14.		

• *добавить* новые рисунки 50-бис и 50-тер:

	50-бис	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация для находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с пунктом 2 статьи 3.14.		

	50-тер	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация для находящихся на стоянке толкаемых составов, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с пунктом 3 статьи 3.14.		

- *добавить* новые рисунки 51-бис и 51-тер:

	51-бис	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация для находящихся на стоянке счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с пунктом 2 статьи 3.14.		
	51-тер	
Статья 3.21: Дополнительная сигнализация для находящихся на стоянке счаленных групп, осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов в соответствии с пунктом 3 статьи 3.14.		

- с) пункт 19: *заменить* текст на рисунке 61-бис:

«Статья 3.26: Сигнализация якорей плавучего средства, которые могут представлять опасность для судоходства»;

- d) пункт 20: никаких изменений в рисунок 62 не требуется, поскольку дополнительная сигнализация, показанная на рисунке 62 в приложении III к ОППД и ПСБРС, не упоминается в ЕПСВВП;

- e) пункт 29 уже рассматривался Группой на ее тридцать четвертом совещании (CEVNI EG/2020/19, пункт 15 d)).

15. В отношении пункта 47 Группа обсудила вопрос о применении ведущих знаков, содержащихся в приложении 8 к ОППД, и отметила, что они схожи со знаками 4.C, 4.D, 5.C и 5.D, содержащимися в приложении 8 к ЕПСВВП, однако на заднем знаке изображен постоянный огонь. Г-жа Хирц и г-н Милкович упомянули, что эти знаки не используются на Рейне и Саве. Однако, учитывая, что некоторые страны широко используют их на своих водных путях, Группа сочла желательным включить их в приложение 8 к ЕПСВВП, часть III, раздел А, и поручила секретариату подготовить рабочий документ к пятидесятой восьмой сессии SC.3/WP.3.

IV. Завершение работы над главой 1

Документы: CEVNI/EG/2020/22, CEVNI/EG/2020/23

16. Группа вернулась к рассмотрению пунктов таблицы 1 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, требующих подробного анализа (CEVNI EG/2019/20, пункт 14, второй абзац), как указано в документе CEVNI/EG/2020/22, и приняла следующее решение:

а) пункты 42, 47, 73, 75 и 77: никаких изменений в ЕПСВВП не требуется;

б) пункт 6: определение 1 раздела III статьи 1.01, заменить «Приложение 4 к настоящим Правилам» на «Приложение к добавлению 7 к резолюции № 61 “Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки”» и добавить сноску «Идентично стандарту EN 14744:2005 (таблица 2)»;

с) пункт 7: в разделе III статьи 1.01 *восстановить* исключенное определение 2 и *изменить* текст следующим образом:

«Термины “яркий огонь”, “ясный огонь” и “обыкновенный огонь” означают огни, светосила которых соответствует положениям, упомянутым в приложении к резолюции № 61, добавление 7 “Требования, касающиеся судовых огней и цвета судовых сигнальных огней, силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней и общих технических параметров радиолокационной установки”, часть I “Предписания, касающиеся силы света и дальности видимости судовых сигнальных огней”», а также добавить сноску “Идентично стандарту EN 14744:2005 (таблица 1)”;

д) пункт 20: в конце раздела IV статьи 1.01 *добавить* новое определение 23: «23. Термин “стационарно закрепленная цистерна” означает цистерну, соединенную с корпусом, при этом стенки цистерны либо образованы самим корпусом, либо отделены от корпуса»;

е) пункт 55: статья 9.02, *добавить* новые пункты 7 и 8³;

ф) пункт 67: статья 1.18, *добавить* новые пункты 3 и 4:

«3. Обязательство по удалению со дна реки севших на мель или затонувших судов, находящихся на мели соединений плавучего материала или утерянных предметов регулируется национальными правилами.

4. Компетентный орган может безотлагательно приступить к такому удалению, если считает, что эту операцию нельзя откладывать».

17. Группа рассмотрела определения ритмичных огней, используемые в ПППР, Европейском стандарте EN 14744:2005, Рекомендации E-110 Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС) и Европейских правилах сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП) (CEVNI EG/2020/23), и решила сохранить существующее определение в ЕПСВВП и добавить следующую

³ См. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2.

сноску: «Определения ритмичных огней в соответствии с Рекомендацией МАМС E-110 “Ритмичные характеристики огней на средствах навигационного оборудования” (Издание 4.0) приведены в Европейских правилах сигнализации на внутренних водных путях, глава 5 “Огни” и приложение 4 “Ритмичные огни”».

V. Завершение работы над положениями ЕПСВВП, касающимися малых судов

Документ: CEVNI EG/2020/12

18. Группа решила вернуться к рассмотрению пунктов 6, 7 и 36 таблицы 5 документа CEVNI EG/2020/12 на своем следующем совещании.

VI. Подготовка первого проекта ЕПСВВП 6

19. Группа поручила секретариату подготовить сводный текст поправок, утвержденных SC.3, и предложений, доработанных на ее тридцать четвертом и тридцать пятом совещаниях, и направить его членам Группы к 1 декабря 2020 года. Членам Группы было предложено представить свои замечания в секретариат к 15 декабря 2020 года.

20. Секретариату было поручено подготовить первый проект ЕПСВВП 6 на английском языке на основе сводного текста и отзывов членов Группы и направить его членам Группы к 10 января 2021 года для рассмотрения на ее тридцать шестом совещании.

VII. Прочие вопросы

21. По этому пункту повестки дня не было предложено никаких тем.

VIII. Следующее совещание

22. Группа решила провести свое тридцать шестое совещание в формате виртуальной сессии продолжительностью полдня в конце января — начале февраля 2021 года. Окончательная дата будет согласована позднее.

23. Группа решила включить первый проект ЕПСВВП 6 в повестку дня своего тридцать шестого совещания в качестве одной из ключевых тем, с тем чтобы представить его на пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3.
