



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

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)

Унификация Европейских правил судоходства по внутренним водным путям и Основных положений о плавании по Дунаю (статья 6.32 и приложение 8)

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 (раздел 20), пункт 20.51).
2. На своем тридцать пятом совещании 27 ноября 2020 года Группа экспертов по ЕПСВВП посчитала целесообразным учесть в проекте шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) ряд предписаний Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) и с этой целью обратилась к секретариату с просьбой опубликовать их в виде рабочего документа к пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3). Указанные предписания приведены в приложении к настоящему документу. SC.3/WP.3, возможно, пожелает их рассмотреть и дать соответствующие указания секретариату.

Приложение

Статья 6.32 и приложение 8 к «Основным положениям о плавании по Дунаю»

А. Статья 6.32 – Плавание при помощи радиолокатора

1. Если судно осуществляет плавание при помощи радиолокатора, то в рулевой рубке должны постоянно находиться лицо, обладающее удостоверением, требуемым компетентными органами для участка Дуная, на котором осуществляется плавание судна, и для типа судна, которым оно управляет, и удостоверением, предусмотренным в пункте 1 b) статьи 4.06, а также другое лицо, в достаточной степени знакомое с этим методом судовождения. Однако если рулевая рубка предназначена для плавания при помощи радиолокатора под управлением одного человека, то достаточно, чтобы в случае необходимости второе лицо можно было немедленно вызвать в рубку.

2. Как только на судне, идущем при помощи радиолокатора вверх против течения, на экране радиолокатора будут замечены суда, идущие во встречном направлении, или когда оно приближается к такому участку, где могут находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, оно должно сообщить по радиотелефонной связи судам, двигающимся во встречном направлении, свою категорию (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно), название, направление своего движения, а также местоположение (речной километр) и согласовать с этими судами порядок расхождения.

3. Как только на судне, идущем при помощи радиолокатора вниз по течению, на экране радиолокатора будет замечено судно, положение или курс которого может создать опасную ситуацию и которое не вступило в контакт по радиотелефонной связи, или когда оно приближается к такому участку, где может находиться еще не видимое на экране радиолокатора судно, судно, идущее вниз по течению, должно по радиотелефонной связи обратить внимание этого судна на опасную ситуацию и согласовать с ним порядок расхождения.

4. При отсутствии возможности установить радиотелефонную связь с судами, идущими во встречном направлении, судно, идущее вниз по течению, должно:

a) подать трехтональный сигнал, предусмотренный в пункте 6 части с) статьи 1.01, и повторять его так часто, как это необходимо; это предписание не относится к малым судам;

b) снизить скорость и в случае необходимости остановиться носом вниз по течению или развернуться.

Судно, идущее вверх против течения, как только на нем будут услышаны сигналы, упомянутые в пункте 4 a), или замечены на экране радиолокатора суда, положение или курс которых может создать опасную ситуацию, или когда оно приближается к такому участку, где могли бы находиться еще не видимые на экране радиолокатора суда, должно:

c) подать один продолжительный звук и повторять этот звуковой сигнал так часто, как это необходимо;

d) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.

5. Любое идущее при помощи радиолокатора судно, вызываемое по радиотелефонной связи, должно ответить по радиосвязи, сообщив свою категорию (например, толкаемый состав, высокоскоростное судно), свое название, направление своего движения и свое местоположение (речной километр). Затем оно должно согласовать с судном, идущим во встречном направлении, порядок расхождения; однако малые суда должны сообщать только сторону, в которую они отворачивают.

6. В случае составов предписания пунктов 1–5 распространяются только на суда, на борту которых находится судоводитель состава.

В. Приложение 8 «Знаки навигационной путевой обстановки»

Часть III «Сигнальные знаки, устанавливаемые на берегу и указывающие положение фарватера»

Правые линейные створы¹

Два желтых щита, как, например, на рис. 8 (передний и задний щит).

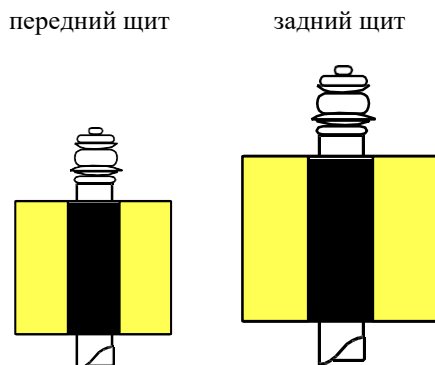


Рисунок 11а

Огонь (если установлен): желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

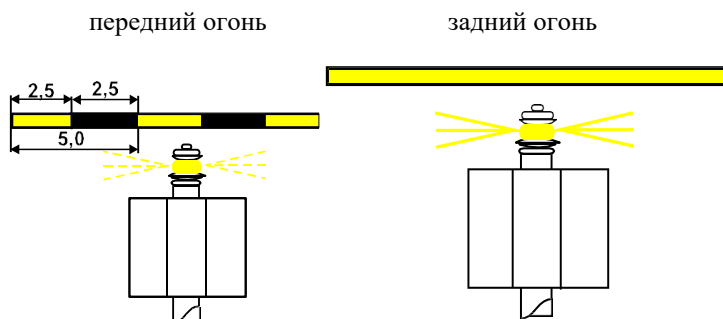


Рисунок 11б

¹ *Примечание секретариата:* Створные знаки – вид береговых навигационных знаков, использующихся для обозначения положения судового хода на внутренних водных путях ряда стран – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (см., например, Межгосударственный стандарт ГОСТ 26600-98). Различают несколько видов створных знаков, в том числе:

- Линейные (осевые) створные знаки показывают направление и положение оси судового хода
- Щелевые створные знаки показывают направление и ширину фарватера. Применяются главным образом на водохранилищах
- Кромочные створные знаки определяют положение судового хода и его кромки
- Перевальные знаки устанавливаются в местах перехода (перевала) судового хода от одного берега к другому. Перевальные знаки приведены в приложении 8 к ЕПСВВП, часть III, раздел В.

См. также Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 90), глава 6.

Левые линейные створы

Два желтых щита, как, например, на рис. 9 (передний и задний щит).

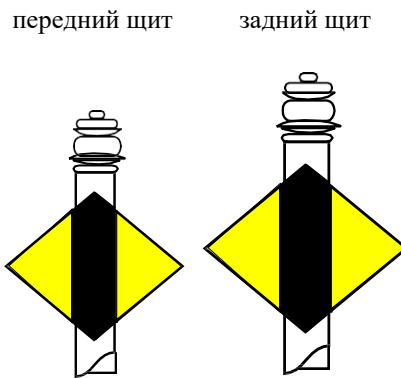


Рисунок 11c

Огни (если установлены): желтые огни. Ритм переднего огня изофазный, задний огонь постоянный.

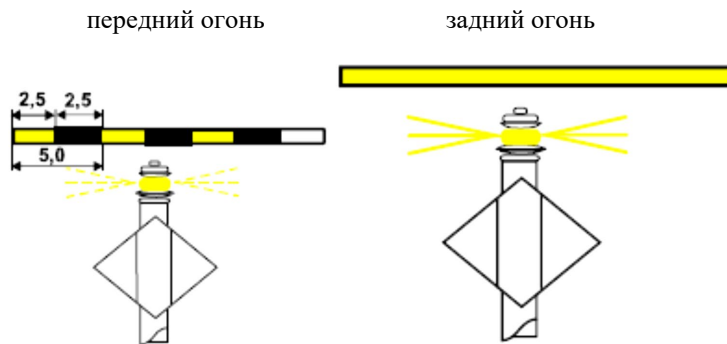


Рисунок 11d
