



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 (пересмотренный вариант
резолюции № 24)****Поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну
и к Полицейским правилам плавания по Мозелю****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с проектом бюджета 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. В приложениях I и II к настоящему документу секретариат представляет решения, переданные речными комиссиями:
 - а) резолюции, принятые Центральной комиссией судоходства по Рейну в связи с исключительными обстоятельствами, обусловленными пандемией COVID-19;
 - б) поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну, принятые Центральной комиссией судоходства по Рейну в ходе ее пленарной сессии весной 2020 года;
 - в) поправки к Полицейским правилам плавания по Мозелю, принятые Центральной комиссией судоходства по Мозелю в ходе ее пленарной сессии в ноябре 2020 года.



Приложение I

Резолюции, принятые Центральной комиссией судоходства по Рейну весной 2020 года*

I. Резолюции, принятые Центральной комиссией судоходства по Рейну в связи с исключительными обстоятельствами, обусловленными пандемией COVID-19

Резолюция 2020-I-2

Исключительные меры Центральной комиссии в контексте пандемии COVID-19 (принята с использованием письменной процедуры 23 марта 2020 года)

Центральная комиссия,

принимая во внимание исключительные обстоятельства, обусловленные пандемией COVID-19,

осознавая влияние кризиса на нормальное функционирование национальных администраций, компетентных органов и органов, ответственных за выдачу и проверку судовых документов, указанных в статье 1.10 Полицейских правил плавания по Рейну,

будучи обеспокоенной в связи с обеспечением надлежащего уровня судоходства по Рейну при сохранении, в том числе в период кризиса, надлежащего уровня его безопасности и бесперебойности,

будучи озабоченной поддержанием эффективного функционирования логистических цепочек и системы снабжения населения и предприятий, в частности жизненно важными продуктами, и

напоминая о своей миссии по обеспечению процветания судоходства по Рейну,

призывает свои государства-члены на время кризиса:

1. принять все необходимые меры для поддержания, насколько это возможно, оптимального функционирования инфраструктуры, в частности для обеспечения доступа сотрудников шлюзов к своим рабочим местам;
2. не налагать штрафы в связи с истечением сроков действия свидетельств, удостоверений и других документов, которые были выданы в соответствии с резолюцией 1984-I-3, Правилами освидетельствования судов на Рейне, Правилами в отношении персонала, используемого в судоходстве на Рейне, и Полицейскими правилами плавания по Рейну, и были действительны по состоянию на 15 марта 2020 года, в том случае, если это не влияет на безопасность и бесперебойность судоходства по Рейну;
3. содействовать мобильности членов экипажа, с тем чтобы они могли добираться напрямую от своего места жительства до порта посадки и от порта высадки до своего места жительства. Без ущерба для положений национального законодательства члены экипажей могут представлять справку в соответствии с образцом, содержащимся в приложении к настоящей резолюции;
4. подписать (в том случае, если это еще не было сделано) многостороннее соглашение ВОПОГ/М025 Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, предусматривающее отступление от пунктов 8.2.2.8.4 и 1.8.3.16.1 ВОПОГ¹ и продлевающее срок действия удостоверений экспертов ВОПОГ

* Полный текст резолюций, принятых ЦКСП на ее весенней сессии 2020 года (2020-I), размещен по адресу www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2020-lfr.pdf.

¹ Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

и свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Настоящая резолюция вступает в силу незамедлительно, 23 марта 2020 года. В зависимости от продолжительности периодов чрезвычайной ситуации, установленных правительствами государств-членов, она будет действовать до новых распоряжений и максимум до 23 сентября 2020 года включительно. Она может быть полностью или частично отменена, продлена или дополнена другой резолюцией, принятой в надлежащее время.

Приложение

Справка для предъявления контрольно-надзорным органам, подтверждающая нахождение члена экипажа судна внутреннего водного транспорта в служебной командировке



Attestation pour le voyage professionnel d'un batelier de la navigation intérieure
à soumettre aux autorités de contrôle

Bescheinigung für die Dienstreise eines Binnenschiffers zur Vorlage bei den Ordnungsbehörden

Verklaring voor de dienstreis van een schipper of een bemanningslid in de binnenvaart
die aan de controleautoriteiten overhandigd moet worden

Attestation for work related travel of inland navigation crew to be submitted to the enforcement authorities

Par la présente, je certifie que ■ Hiermit bescheinige ich, dass ■ Bij deze verklaar ik dat ■ I herewith certify that:

| | | | |
|--------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|
| Mme/M. Mw./Dhr. | Frau/Herr Mrs/Mr | Né(e) le Geboren op | Geboren am Born on |
| Adresse Adres | Anschrift Address | | |

est employé sur le bateau suivant ■ auf folgendem Binnenschiff beschäftigt ist ■
op het volgende binnenschip werkzaam is ■ is employed on the following vessel:

| | |
|---|---|
| Nom du bateau Naam van het schip | Name des Schiffes Name of the vessel |
| Numéro européen unique d'identification des bateaux Einheitliche europäische Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) European Vessel Identification Number (ENI) | |

Ce voyage est nécessaire pour assurer la continuité de la navigation rhénane et intérieure;
il contribue à l'approvisionnement de la population et des entreprises.

Die Reise ist erforderlich für die Aufrechterhaltung der Rhein- und Binnenschifffahrt;
sie dient damit der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben.

Deze dienstreis is noodzakelijk voor de instandhouding van de Rijn- en binnenvaart;
de reis dient voor de bevoorrading van de bevolking en het bedrijfsleven.

The travel is necessary for the continuation of Rhine and inland waterway transport;
it thus serves to supply the population and economic enterprises.

Il est demandé d'autoriser le détenteur de la présente attestation à voyager directement de son lieu de résidence susmentionné au poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à / du poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à à son lieu de résidence susmentionné.

Es wird gebeten, dem Inhaber dieser Bescheinigung die Reise von seinem oben angegebenen Wohnort zur Liegestelle des oben genannten Schiffes in / von der Liegestelle des oben genannten Schiffes in zu seinem oben angegebenen Wohnort auf direktem Wege zu ermöglichen.

Het wordt verzocht de houder van deze verklaring toestemming te geven om via een rechtstreeks traject te reizen van zijn eerder vermelde woonplaats naar de ligplaats van het genoemde schip in / van de ligplaats van het genoemde schip in naar zijn eerder vermelde woonplaats.

It is requested to allow the holder of this certificate to travel directly from his above-mentioned place of residence to the berth of the above mentioned vessel in / from the berth of the above-mentioned vessel in to his above-mentioned place of residence.

Fait à
Ort
Plaats
Done at

le
Datum
datum
date

Cachet et signature de l'exploitant du bateau
Stempel und Unterschrift des Schiffsbetreibers
Stempel en handtekening van de exploitant van het schip
Stamp and signature of vessel operator

2020

Резолюция 2020-I-4
Меры ЦКСР, направленные на смягчение последствий пандемии COVID-19
для рейнского и европейского внутреннего судоходства

Центральная комиссия,

осознавая, что ее государства-члены в настоящее время сталкиваются с пандемией, сопряженной с серьезными санитарными, социальными и экономическими последствиями,

отмечая, что нынешняя пандемия привела к глубокому социально-экономическому кризису в рейнском и европейском внутреннем судоходстве, исход которого в настоящий момент предсказать нельзя,

основываясь на своем собственном опыте и опыте своих государств-членов в области смягчения последствий пандемии и осуществления мер по минимизации ее негативного воздействия на внутреннее судоходство,

ссылаясь на свою резолюцию от 23 марта 2020 года об исключительных мерах в контексте пандемии COVID-19, в соответствии с которой она приняла важные первоначальные меры для поддержания эффективности рейнского судоходства в том числе в период кризиса, обеспечивая при этом безопасное и бесперебойное судоходство,

стремясь извлечь уроки из накопленного к настоящему времени опыта, с тем чтобы эффективнее бороться с последствиями пандемии, в том числе путем принятия дополнительных мер, и повысить уровень готовности к аналогичным событиям в будущем,

ссылаясь на Мангеймскую декларацию «150 лет Мангеймского акта — движущей силы динамичного внутреннего водного транспорта», принятую министрами ее государств-членов, отвечающими за внутреннее судоходство,

будучи убежденной в том, что кризис не поставит под угрозу достижение среднесрочных и долгосрочных целей Центральной комиссии в области развития устойчивого и инновационного внутреннего судоходства, при том что достижение этих целей будет в значительной степени способствовать эффективному преодолению аналогичных кризисов в будущем,

призывает

свои комитеты — в тесном сотрудничестве с отраслью судоходства, портами, государствами-наблюдателями и международными организациями, осуществляющими активную деятельность в области внутреннего судоходства, а также с Европейской комиссией,

провести анализ прямого влияния пандемии COVID-19 на внутреннее судоходство, используя следующую процедуру:

- выявление проблем и изменений, с которыми сталкивается судоходная отрасль, в частности, с точки зрения экономики, обеспечения безопасности и бесперебойности судоходства, а также сроков действия документов, с учетом последствий принимаемых мер;
- объективное описание влияния этих проблем и/или изменений, т. е. учет как положительных, так и отрицательных последствий и определение того, в какой степени они могут повлиять на достижение целей устойчивого развития рейнского и европейского внутреннего судоходства;
- оценка масштабов этих последствий и определение приоритетов в области борьбы с кризисом;
- собрать соответствующие уроки, извлеченные в ходе борьбы с кризисом, проанализировать меры, принятые до настоящего времени, и, насколько это возможно, внести конкретные предложения по ограничению негативных последствий кризиса;

своего Генерального секретаря — поддерживать и координировать эту работу и в соответствующих случаях представлять доклады Подготовительному комитету.

II. Поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну, принятые Центральной комиссией судоходства по Рейну в ходе ее пленарной сессии весной 2020 года

A. Окончательные поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР): Требования о предоставлении данных (статьи 1.10 bis (пункт 1), 2.01 (подпункт 1 с) и пункт 3), 2.05 (пункт 1) и 12.01) (Резолюция 2020-I-12)²

1. *Статья 1.10 bis (пункт 1), первое предложение изложить в следующей редакции:*

«1. В отступление от статьи 1.10 требования об обязательном наличии на борту документов, указанных в пунктах 1.1, 1.2 и 1.3 приложения 13 к настоящим Правилам, не распространяется на толкаемые баржи, на которых установлена металлическая табличка нижеприведенного образца:

ЕДИНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР СУДНА: – R
ДОСМОТРОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

– НОМЕР:

– КОМИССИЯ ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ:

– ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ДО:

Надпись, указывающая на наличие свидетельства о принадлежности к рейнскому судоходству, состоит из заглавной буквы R, следующей за единым европейским идентификационным номером судна (ENI)».

2. *Статью 2.01 изменить следующим образом:*

a) подпункт 1 с) изложить в следующей редакции:

«с) единый европейский идентификационный номер судна (ENI), который состоит из восьми арабских цифр. Первые три цифры используются для обозначения страны и офиса, которые присвоили данный единый европейский идентификационный номер судна (ENI). Этот идентификационный знак обязателен только для судов, которым присвоен единый европейский идентификационный номер судна (ENI). Единый европейский идентификационный номер судна (ENI) наносится в соответствии с требованиями, предписанными в пункте а) выше».

b) пункт 3, первый абзац изложить в следующей редакции:

«3. Идентификационные знаки, указанные в пунктах 1 и 2, наносятся четкими и нестираемыми латинскими буквам и арабскими цифрами. Высота символов названия судна и единого европейского идентификационного номера судна (ENI) должна составлять не менее 20 см, а прочих обозначений — не менее 15 см».

3. *Статья 2.05, пункт 1 изложить в следующей редакции:*

«1. Якоря судов должны нести нестираемые опознавательные знаки. Эти знаки должны, как минимум, включать единый европейский идентификационный номер судна (ENI)».

² *Примечание секретариата:* Поправки вступают в силу 1 декабря 2021 года.

4. Статью 12.01 изложить в следующей редакции:

«Статья 12.01

Требования о предоставлении данных

1. Судоводители нижеперечисленных судов и составов должны до входа на участки, перечисленные в пункте 3, предоставить электронным способом данные в формате сообщения ERINOT, определенного в стандарте ERI³ 1.3:

a) суда, имеющие на борту грузы, перевозка которых подпадает под действие ВОПОГ;

b) танкеры, за исключением судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ;

c) суда, перевозящие контейнеры;

d) суда, длина которых превышает 110 м;

e) каютные судна;

f) морские суда;

g) суда, имеющие на борту систему СПГ⁴;

h) суда, осуществляющие особые перевозки согласно статье 1.21.

2. В сообщении, указанном в пункте 1, должны быть указаны следующие данные:

a) название судна и, в случае составов, всех судов состава;

b) единый европейский идентификационный номер судна (ENI), номер IMO для морских судов и, в случае составов, всех судов состава;

c) категория судна или состава и, в случае составов, категория всех судов состава, в соответствии с сообщением, упомянутом в пункте 1;

d) полная грузоподъемность судна и, в случае составов, всех судов состава;

e) длина и ширина судна и, в случае составов, длина и ширина состава и всех судов состава;

f) наличие на борту системы СПГ;

g) в случае судов, имеющих на борту грузы, перевозка которых подпадает под действие ВОПОГ:

aa) номер ООН или номер опасного груза;

bb) надлежащее отгрузочное наименование для перевозки опасного груза;

cc) класс, классификационный код и при необходимости группа упаковки опасного груза;

dd) общее количество опасных грузов, для которых действительны указанные значения;

ee) число синих огней/синих конусов;

h) в случае судов, имеющих на борту грузы, перевозка которых не подпадает под действие ВОПОГ и которые не перевозятся контейнерами: характер и количество этих грузов;

³ Стандарт для электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве.

⁴ Сжиженный природный газ.

- i) количество контейнеров на борту по их размеру и состоянию загрузки (загружены или не загружены), а также соответствующее расположение контейнеров согласно грузовому плану и их типу;
- j) идентификационные номера контейнеров с опасными грузами;
- k) общее число людей на борту и при необходимости количество пассажиров;
- l) местоположение, направление движения;
- m) осадка (только по специальному запросу);
- n) маршрут с указанием порта отправления и порта назначения;
- o) порт погрузки;
- p) порт разгрузки.

3. Требования о предоставлении данных, указанные в пункте 1, распространяется на следующие участки, обозначенные знаком В.11 и дополнительным знаком «Требуется предоставить данные»:

- a) от Базеля (Средний мост, р. км⁵ 166,53) до Горингема (р. км 952,50);
- b) от Паннердена (р. км 876,50) до Кримпена-на-Леке (р. км 989,20).

4. Если судно останавливается на одном из участков, указанных в пункте 3, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить электронным способом о начале и об окончании этой остановки.

5. При проходе через шлюзы и места предоставления данных, обозначенных знаком В.11, судоводитель должен по указанному каналу радиотелефонной связи предоставить данные, предусмотренные подпунктами 2 а) и 2 с). В отступление от подпункта 2 с) судоводитель должен указать категорию судна или состава в соответствии с приложением 12.

6. Данные, указанные в пункте 2, за исключением данных, предусмотренных подпунктами l) и m), могут быть сообщены компетентному органу другими службами или лицами электронным способом.

Во всех случаях судоводитель должен по указанному каналу радиотелефонной связи сообщать о входе судна или состава на участок, на котором требуется предоставлять данные, и о выходе из него.

7. Если данные, указанные в пункте 2, изменяются в процессе движения по участку, на котором действует требование о предоставлении данных, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу электронным способом.

8. По окончании перевозки судоводитель должен как можно скорее сообщить об этом с помощью электронных средств.

9. Компетентный орган может:

- установить требование о предоставлении данных и их содержание для судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, а также для судов, предназначенных для однодневных экскурсий;
- при выдаче специального разрешения на осуществление особых перевозок, предусмотренных статьей 1.21, предоставить освобождение от обязанности предоставлять данные в соответствии с пунктом 1».

⁵ Р. км. — речной километр.

В. Окончательные поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР): Уменьшение числа случаев утопления (статьи 1.08 и 7.01) (Резолюция 2020-I-13)⁶

1. *Статья 1.08, включить пункты 5 и 6 следующего содержания:*

«5. Если леерное ограждение, требуемое в соответствии со статьей 14.02 (пункт 4) ЕС-ТТСВП⁷, является складным или съемным, то оно может быть частично сложено или снято, только если судно находится на стоянке и только в следующих условиях эксплуатации:

- a) для посадки на борт судна и высадки с него в предусмотренных для этого местах;
- b) во время использования мачтового крана — в пределах его рабочей зоны;
- c) при швартовке и отчаливании в зоне швартовных тумб;
- d) когда суда находятся на стоянке у вертикального берега — со стороны берега, если нет опасности падения;
- e) когда суда находятся на стоянке борт о борт — в точках контакта между двумя судами, если нет опасности падения; или
- f) если операции загрузки и разгрузки или строительные работы чрезмерно затруднены.

Если условия эксплуатации, указанные в первом предложении, более не действуют, то леерное ограждение должно быть немедленно вновь установлено или возвращено на место.

6. На членах экипажа и других находящихся на борту лицах должны быть надеты спасательные жилеты, предусмотренные статьей 13.08 (пункт 2) ЕС-ТТСВП,

- a) при посадке на борт судна и высадке с него, если существует опасность падения в воду;
- b) во время нахождения в спасательной шлюпке;
- c) при производстве работ за бортом; или
- d) при нахождении или производстве работ на мостике или палубе, если высота фальшборта составляет менее 90 см или если леерные ограждения, предусмотренные в пункте 5, не установлены по всей длине.

Работы за бортом могут производиться только в том случае, когда суда находятся на стоянке, и только если движение в прилегающей к ним зоне не представляет никакой опасности».

2. *Статья 7.01, включить пункт 5 следующего содержания:*

«5. Посадка на борт судна и высадка с него должны производиться только по безопасным проходам. При наличии надлежащих береговых объектов использование других средств не допускается.

В случае расстояния между судном и берегом должны быть установлены и надежно зафиксированы сходни, предусмотренные статьей 13.02 (подпункт 3 d)) ЕС-ТТСВП; сходни должны быть оборудованы леером.

Если в качестве средства доступа используется корабельная шлюпка и эта шлюпка и палуба находятся на разной высоте, то необходимо использовать соответствующее приспособление для подъема».

⁶ *Примечание секретариата:* Поправки вступают в силу 1 декабря 2020 года.

⁷ Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания.

С. Продление срока действия временных предписаний в соответствии со статьей 1.22 bis Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) (статья 4.07) (Резолюция 2020-I-14)⁸

Центральная комиссия в соответствии со статьей 1.22 bis Полицейских правил плавания по Рейну продлевает срок действия следующих временных положений:

Статья 4.07, пункт 3, второе предложение — АИС⁹ и ECDIS для внутреннего судоходства¹⁰

(принято на основании резолюции 2014-I-12, в последний раз продлено на основании резолюции 2017-I-9).

Данные предписания будут действовать в период с 1 декабря 2020 года по 30 ноября 2023 года.

⁸ *Примечание секретариата:* Предписания действуют в период с 1 декабря 2020 года по 30 ноября 2023 года.

⁹ Автоматическая идентификационная система.

¹⁰ Системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства.

Приложение II

Решения пленарной сессии Мозельской комиссии, состоявшейся 26 ноября 2020 года в режиме видеоконференции (СМ-II-20)

Пункт 4 повестки дня

Полицейский комитет по судоходству и сигнализации судоходной обстановки и его Рабочая группа по современным системам передачи сообщения и оповещения

Пункт 4.3 повестки дня

Решение: Внесение исправлений в немецкую версию поправок к статье 4.07 (пункт 3) Полицейских правил плавания по Мозелю (ПППМ), принятых на пленарной сессии весной 2020 года

Решение Мозельской комиссии СМ-II-20-4.3¹¹

Пункт 4.4 повестки дня

Решение: Внесение поправок в ПППМ для согласования терминов, связанных с понятиями «фарватер», «судоходный путь» и «водный путь»

Решение Мозельской комиссии СМ-II-20-4.4

Мозельская комиссия по предложению своего Полицейского комитета по судоходству и сигнализации судоходной обстановки постановляет внести поправки в статью 8.01 (пункт 1) Полицейских правил плавания по Мозелю (ПППМ).

Данная поправка вступает в силу 1 декабря 2021 года.

Пункт 1 статьи 8.01 ПППМ изложить в следующей редакции:

1. Без ущерба для положений статьи 9.04 габариты судов и составов не могут превышать следующие размеры:

| | <i>Участок водного пути</i> | <i>Типы судов</i> | <i>Длина, м</i> | <i>Ширина, м</i> |
|----|----------------------------------|---|-----------------|------------------|
| a) | От устья Мозеля до Меца | Суда, за исключением пассажирских судов | 135,00 | 11,45 |
| b) | От устья Мозеля до Меца | Толкаемые составы | 172,10 | 11,45 |
| c) | От устья Мозеля до Меца | Буксируемые составы | 250,00 | 11,45 |
| d) | От устья Мозеля до Меца | Пассажирские суда | 110,00 | 11,45 |
| e) | От устья Мозеля до р. км 200,100 | Пассажирские суда | 135,00 | 11,45 |

¹¹ *Примечание секретариата:* Данное решение касается только немецкой версии ПППМ и не воспроизводится в настоящем документе.

Пункт 4.5 повестки дня**Решение: Внесение исправлений в решение СМ-II-19-5.3, касающееся статьи 1.10 ПППМ***Решение Мозельской комиссии СМ-II-20-4.5*

По предложению Полицейского комитета по судоходству и сигнализации судоходной обстановки Мозельская комиссия постановляет внести исправления в пункт 1 своего решения СМ-II-19-5.3, принятого в ходе пленарной сессии осенью 2019 года.

1. Второе предложение пункта 2 статьи 1.10 исключить из ПППМ.
2. Текст третьего предложения пункта 2 статьи 1.10 сохранить в ПППМ.

Данная поправка вступает в силу 1 июля 2021 года.
