



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Пятьдесят восьмая сессия**

Женева, 12–14 ноября 2014 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

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

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

### **Осуществление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (документ о ходе осуществления ЕПСВВП)**

#### **Записка секретариата**

## **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.2 направления деятельности 5 "Внутренний водный транспорт" программы работы на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.

2. На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту поручила секретариату распространить вопросник для сбора информации о процессе обеспечения применения четвертого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП 4) (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13). Ниже воспроизводится обновленный вариант первоначального документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2011/7), включая новые ответы, полученные от Хорватии и Беларуси.

GE.14-14438 (R) 131014 141014



\* 1 4 1 4 4 3 8 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



## II. Осуществление ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями

### A. Применение ЕПСВВП государствами-членами

3. В соответствии с информацией, полученной секретариатом о положении в связи с применением резолюций ЕЭК ООН в области внутреннего судоходства, национальное законодательство в данной области нижеследующих государств – членов ЕЭК ООН полностью (А) или частично (Р) основано на ЕПСВВП:

<i>Страна</i>	<i>Ход осуществления ЕПСВВП</i>	<i>Дополнительная информация</i>
Австрия	А	После принятия ЕПСВВП 4 Австрия способствовала согласованию ЕПСВВП и Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) <sup>1</sup> . Национальные правила практически идентичны ЕПСВВП <sup>4</sup> .
Беларусь	А	
Бельгия	С	В настоящее время применяется законодательство, основанное на втором пересмотренном издании ЕПСВВП (Королевский указ от 24 сентября 2006 года). Ведется работа с целью привести его в соответствие с ЕПСВВП 4 <sup>2</sup> .
Болгария	А	Болгария применяет новое издание ОППД, основанное на ЕПСВВП 4 <sup>3</sup> .
Хорватия	А	
Чешская Республика	А	
Финляндия	Н	
Франция	С	
Германия	А	
Венгрия	А	
Ирландия	Н	
Италия	Н	
Литва	А	
Люксембург	С	
Нидерланды	С	В 2011 году правительство Нидерландов приняло стратегию согласования национального законодательства в области внутреннего судоходства. С тем чтобы провести сравнение существующих правил,

<sup>1</sup> Информация, представленная на двенадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 10 декабря 2010 года.

<sup>2</sup> Информация, представленная на пятьдесят шестой сессии SC.3 25 сентября 2012 года.

<sup>3</sup> Информация, переданная в секретариат в июле 2011 года.

<i>Страна</i>	<i>Ход осуществления ЕПСВВП</i>	<i>Дополнительная информация</i>
		которые различаются по шести регионам, с ЕПСВВП 4, последние были переведены на голландский язык. Поставлена задача к 2015 году иметь один законодательный документ по внутреннему судоходству, основанный на ЕПСВВП <sup>4</sup> .
Норвегия		
Польша	A	В Польше применяется указ Министерства инфраструктуры от 28 апреля 2003 года о Правилах плавания по внутренним водным путям, основанных на ЕПСВВП <sup>5</sup> .
Республика Молдова	N	
Румыния	A	
Российская Федерация	P	Идет работа по пересмотру национальных Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации. Пересмотренные правила будут опубликованы в конце 2013 года <sup>4</sup> .
Сербия	A	
Словакия	A	
Швейцария	A	Швейцария является членом Центральной комиссии судоходства по Рейну и применяет Полицейские правила судоходства по Рейну (ПППР) <sup>6</sup> .
Турция	N	
Украина	A	
Соединенное Королевство	N	
Соединенные Штаты Америки	A	

*Пояснения:* A – резолюция применяется;  
 C – вопрос о применении рассматривается;  
 N – резолюция не применяется;  
 P – резолюция применяется частично;  
 Незаполненная графа – информация отсутствует.

<sup>4</sup> Информация, представленная на девятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 12 февраля 2013 года.

<sup>5</sup> Информация, переданная в секретариат в августе 2014 года.

<sup>6</sup> Информация, переданная в секретариат в августе 2014 года.

## В. Применение ЕПСВВП речными комиссиями

4. В соответствии с информацией, полученной секретариатом, положение дел с применением ЕПСВВП речными комиссиями является следующим:

а) Дунайская комиссия (ДК): решением своей семьдесят пятой пленарной сессии (CD/SES 75/24) от 14 декабря 2010 года ДК приняла новое издание ОППД, в которое включены положения ЕПСВВП 4. Этим решением государствам – членам ДК рекомендуется применять пересмотренные правила с 1 января 2012 года. В настоящее время ДК осуществляет сбор местных правил, с тем чтобы включить их в главу 9<sup>4</sup>.

б) Центральная комиссия судоходства на Рейне (ЦКСР): ЦКСР провела подробное сопоставление ЕПСВВП 4 и Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) в тесном сотрудничестве с Мозельской комиссией и ЕЭК ООН на основе текста ЕПСВВП на немецком языке. В ходе этой деятельности ЦКСР определила ряд статей в ЕПСВВП, которые должны быть взяты из ПППР, и представила их на рассмотрение Группы экспертов по ЕПСВВП<sup>4</sup>.

в) Мозельская комиссия (МК): Было завершено сопоставление Мозельских правил, ПППР и ЕПСВВП. На следующем этапе будут выявлены изменения, которые требуется внести в Полицейские правила плавания по Мозелю для приведения их в соответствие с ЕПСВВП. К делегациям от Мозельской комиссии будет обращена просьба принять решение о целесообразности внесения поправок в Полицейские правила плавания по Мозелю и утверждения текста ЕПСВВП в качестве общего основного документа либо о сохранении отличающегося от ЕПСВВП текста Мозельских правил<sup>4</sup>.

г) Международная комиссия по бассейну реки Сава (Савская комиссия, или СК): ЕПСВВП 4 было включено в правила Комиссии по реке Сава решением № 1S-24-О-10-27/2-2 КС от 27 октября 2010 года, которое вступило в силу 1 июня 2011 года. ЕПСВВП 4 применяется в полном объеме; местные правила содержатся в главе 11<sup>4</sup>.

## Ш. Существующие региональные и национальные особые предписания в соответствии с главой 9 ЕПСВВП

5. В приведенной ниже таблице представлены ответы на вопросник по ЕПСВВП, полученные от правительств Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Турции, Украины, Хорватии и Чешской Республики, а также от Мозельской комиссии.

*Положения ЕПСВВП*

*Региональные и национальные особые предписания*

### Глава 1: "Общие положения"

Статья 1.01 а) 5

В соответствии с пунктом 1 статьи 9.02 следующие администрации указывают в судебном свидетельстве, что судно является высокоскоростным судном:

1. Австрия;
2. Болгария;
3. Хорватия;

4. Венгрия: Высокоскоростные суда должны быть классифицированы утвержденным учреждением по выдаче классификационного свидетельства, которое удостоверяет категорию высокоскоростных судов;
5. Литва;
6. Румыния;
7. Сербия (предусмотрено новым проектом законодательства);
8. Турция.
- Статья 1.01 а) 10
- В соответствии с пунктом 2 статьи 9.02 следующие администрации используют термин "маломерные суда" в качестве подкатегории "малых судов" для обозначения всех судов длиной менее 7 м, включая гребные суда любой длины:
1. Беларусь;
2. Литва;
3. Нидерланды (термин "маломерное судно" не используется в качестве подкатегории "малых судов", однако в рамках категории "малых судов" имеется особая подкатегория "высокоскоростных малых судов", включающая в первую очередь малые суда, способные развивать скорость свыше 20 км/ч);
4. Российская Федерация (в настоящее время этот термин применяется ко всем малым судам, однако после пересмотра национальных Правил плавания по внутренним водным путям, который осуществляется в настоящее время, определение термина "маломерное судно" будет согласовано с термином, содержащимся в ЕПСВВП).
- Статья 1.01 а) 11
- В соответствии с пунктом 3 статьи 9.02 следующие администрации используют иное определение "водного мотоцикла":
1. Австрия: используется аналогичное определение, однако водные мотоциклы длиной менее 4 м определяются как плавучий материал;
2. Беларусь (вместо термина "водный мотоцикл" используется термин "гидроцикл");
3. Германия: термин "водный мотоцикл" не включен в правила внутреннего водного транспорта Германии (Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung). Этот вопрос регулируется специальными инструкциями по водным мотоциклам;
4. Венгрия: данное определение содержит ограничение длины – менее 4 м;
5. Нидерланды: все такие суда охватываются термином "водный скутер", определение которого содержится в статье 1.01 а) 18 правил Нидерландов;
6. Российская Федерация: термин "водный мотоцикл" в официальных документах используется, однако при этом определение данного термина отсутствует);
7. Сербия: используется аналогичное определение, однако вместо термина "водный мотоцикл" используется термин "скутер";
8. Словакия;
9. Турция;
10. Мозельская комиссия: этот термин не используется в Полицейских правилах плавания по Мозелю (ПППМ), в которых данный тип судна охватывается термином "малое судно".
- Статья 1.02
- В соответствии с пунктом 4 статьи 9.02 следующие администрации не предписывают положения статьи 1.02 для некоторых соединений плавучего материала и немоторных судов некоторых счаленных групп:
1. Хорватия: в соответствии с пунктом 2 статьи 1.08;
2. Чешская Республика;

3. Германия: нет необходимости в том, чтобы на толкаемом судне толкаемого состава находился судоводитель, однако предусматривается подчинение судоводителю толкача. Если толкаемая баржа входит в состав счаленной группы, то судоводитель первого судна может выполнять обязанности судоводителя толкаемой баржи;
4. Литва;
5. Турция;
6. Украина: в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача с левой стороны является водителем состава.

## Статья 1.09

В соответствии с пунктом 5 статьи 9.02 следующие администрации предписывают другие положения в отношении возраста для управления малым судном:

1. Беларусь: не моложе 18 лет;
2. Бельгия: да, в отношении прогулочных судов, большинство из которых являются также малыми судами (18 лет – для управления прогулочным судном, длина корпуса которого составляет не менее 15 м, или прогулочным судном, которое может достичь скорости 20 км/ч; 16 лет – для управления другими прогулочными судами, если мощность их двигателей составляет менее 7 355 Вт);
3. Болгария: не моложе 18 лет;
4. Хорватия: не моложе 15 лет для управления малыми судами длиной не более 6 м;
5. Чешская Республика;
6. Германия: на отдельных участках с весьма ограниченным движением, несложными условиями плавания и при отсутствии пассажирского движения возраст для управления малыми судами – 12 лет, если лицо имеет при себе удостоверение личности, выданное одной из аффилированных ассоциаций водного спорта Германии. Выдавая такое удостоверение, ассоциация гарантирует соблюдение основных правил безопасности плавания. В некоторых случаях эта возможность ограничивается судами длиной менее 5 м и мощностью двигателя не более 3,68 кВт;
7. Нидерланды: суда, не оснащенные двигательной установкой, за исключением парусных яхт длиной более 7 м – без ограничений по возрасту; парусные яхты длиной более 7 м – с 16 лет; малые моторные суда длиной менее 7 м и максимальной скоростью 13 км/ч – с 12 лет, а любые более крупные суда – с 16 лет; любые высокоскоростные малые суда – с 18 лет; высокоскоростные суда – с 18 лет;
8. Российская Федерация: не моложе 18 лет;
9. Сербия: с 16 лет для малых судов, оснащенных двигателями мощностью не более 2,9 кВт, и с 18 лет для малых судов с двигателями неограниченной мощности;
10. Словакия: с 16 лет, если судно используется для занятий спортом;
11. Турция;
12. Украина: не моложе 18 лет;
13. Мозельская комиссия: положения в отношении возраста для управления малым судном без собственной механической тяги отсутствуют.

## Статья 1.10

В соответствии с пунктом 6 статьи 9.02 следующие администрации требуют наличия на борту судна дополнительных документов, помимо тех, которые предусмотрены статьей 1.10 (1):

1. Австрия: а), с), d), e), f) (при наличии соответствующего требования), g) – предусмотрено не полицейскими правилами, а в региональном соглашении, h), i), j), к), l), m), n) – предусмотрено не полицейскими правилами, а в ВОПОГ, о); кроме того: свидетельство о содержании серы в топливе и сертификаты, подтверждающие проведение экспертизы средств индивидуальной защиты;
2. Бельгия: документ, упомянутый в пункте n) статьи 9.02 (6);

3. Болгария: документы, упомянутые в подпунктах с)–h) и j)–n) статьи 9.02 (б);
4. Хорватия: документы, упомянутые в пунктах а) и с)–s) статьи 9.02 (б);
5. Германия: документы, упомянутые в подпунктах q), r) и s), не должны находиться на борту судна (с учетом рейнских предписаний);
6. Венгрия: требуются документы а)–q) и s), а также сертификат на якорную цепь и сертификат на кабель крана для плавучих кранов;
7. Литва: документы, упомянутые в подпунктах с)–e), h)–o), q)–r) статьи 9.02 (б);
8. Нидерланды: документы, упомянутые в пункте 1 статьи 9.02, и свидетельство о регистрации для высокоскоростных малых судов;
9. Российская Федерация: документы, упомянутые в подпунктах с)–f), h), l)–n), q) и s) статьи 9.02 (б);
10. Сербия: все документы, упомянутые в статье 9.02 (б), плюс журнал учета отходов, а также журнал инспекции;
11. Словакия: документы, упомянутые в подпунктах e), h), j)–n) и q)–s) статьи 9.02 (б);
12. Турция: документы, упомянутые в подпунктах а), с), e), h), l), o), p) и s) статьи 9.02 (б);
13. Украина: список документов не включен в правила плавания; он приведен в Инструкции о порядке осмотра судов, которые осуществляют плавание на внутренних водных путях Украины, от 19 апреля 2001 года (№ 225);
14. Мозельская комиссия: документы, упомянутые в подпунктах а)–r). Однако наличие упомянутого в подпункте с) свидетельства для радиолокатора требуется только в том случае, если удостоверением судоводителя не предусматривается разрешение на плавание при помощи радиолокатора, обозначаемое в удостоверении буквой "R". Применительно к судам для проведения работ, не оборудованным рулевой рубкой и жилыми помещениями, документы, требуемые в подпунктах а) и f), должны иметься в наличии только на месте стройки.

## Глава 2: "Марки и шкалы осадки; обмер судов"

### Статья 2.02

В соответствии со статьей 9.03 следующие администрации предписывают другие положения для малых судов, которые не являются ни моторными, ни парусными судами, для досок с парусом или для малых судов длиной менее 7 м:

1. Бельгия: все малые суда, за исключением прогулочных судов длиной менее 5 м и немоторных судов длиной менее 20 м;
2. Хорватия: для немоторных малых судов длиной не более 3 м;
3. Нидерланды: наличие регистрационных знаков требуется только для крупных судов и высокоскоростных малых судов;
4. Российская Федерация;
5. Словакия (для спасательных шлюпок);
6. Турция.

## Глава 3: "Визуальная сигнализация судов"

### Раздел II главы 3

В соответствии с пунктом 1 статьи 9.04 следующие администрации не требуют несения судами дневной ходовой сигнализации:

1. Беларусь: несение судами дневной ходовой сигнализации не предусматривается, за исключением судов, осуществляющих отдельные транспортные операции с опасными грузами;
2. Германия: не требуется несения сигнализации в случае буксирования счаленных групп (пункт 2 статьи 3.11 ЕПСВВП), и не требуется несения дневной сигнализации в случае паромов (статья 3.16 ЕПСВВП); не предусматривается несение альтернативной

сигнализации в случаях, упомянутых в пункте 1 (второе предложение) статьи 3.20, и в пунктах 2 и 3 статьи 3.20 ЕПСВВП. Не предусматривается сигнализация для судов с ограниченной маневренностью, для рыболовецких судов, тянущих сети, для судов, занятых минным тралением, или для судов лоцманской службы;

3. Российская Федерация: имеются значительные различия от требований ЕПСВВП, касающихся несения дневной сигнализации;

4. Турция;

5. Украина: национальных правил несения дневной сигнализации не существует, за исключением статей 3.27, 3.28 и 3.36, пункт 1;

6. Мозельская комиссия: несение дневной ходовой сигнализации требуется только в случае буксируемых составов; толкаемых буксируемых составов; судов, перевозящих определенные опасные грузы; судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м; судов, пользующихся преимущественным правом прохода; и судов на ходу, которые не поддаются контролю. Однако в условиях ограниченной видимости суда должны нести ночную ходовую сигнализацию.

Статья 3.08, пункт 1

В соответствии с пунктом 2 статьи 9.04 следующие администрации предписывают:  
а) высоту топовых огней менее 5 м или б) другие кормовые огни, помимо тех, которые рекомендованы в статье 3.08 (1) с):

1. Австрия: да, только в отношении подпункта а) (4 м для судов длиной менее 40 м);

2. Беларусь: да, только в отношении подпункта а);

3. Бельгия: да, только в отношении подпункта а) (4 м для судов длиной менее 40 м);

4. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта а) – 4 м;

5. Германия: да, в отношении подпунктов а) и б); правилами определяется лишь то, что должны быть установлены кормовой и топовый огни, без указания высоты);

6. Литва: да, только в отношении подпункта а);

7. Румыния: да, только в отношении подпункта а);

8. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б);

9. Турция: да, только в отношении подпункта а);

10. Мозельская комиссия: да, только в отношении подпункта б) и только для судов длиной менее 40 м.

Статья 3.09, пункт 1 а)

В соответствии с пунктом 3 статьи 9.04 следующие администрации предписывают высоту верхнего топового огня менее 5 м:

1. Бельгия: 4 м для судов длиной менее 40 м;

2. Германия: правилами определяется лишь то, что должен быть установлен кормовой огонь, без указания высоты;

3. Беларусь;

4. Чешская Республика;

5. Российская Федерация;

6. Мозельская комиссия: да, но только для судов длиной менее 40 м.

Статья 3.10, пункт 1

В соответствии с пунктом 4 статьи 9.04 следующие администрации а) предписывают использование ясных огней на водных путях небольшой ширины или б) разрешают несение топовых и бортовых огней на толкаче:

1. Беларусь: да, только в отношении подпункта б);

2. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта б);

3. Германия: высота 5 м для топового огня не указана;



4. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б);
5. Сербия: да, в отношении подпунктов а) и б);
6. Турция: да, в отношении подпунктов а) и б);
7. Украина: да, только в отношении подпункта б).

## Статья 3.11

В соответствии с пунктом 5 статьи 9.04 следующие администрации рассматривают счаленную группу, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 23 м в ширину, как одиночное моторное судно:

1. Австрия: правило, аналогичное правилу в ОППД – счаленные группы, наибольшие размеры которых не превышают 110 м в длину и 12 м в ширину, рассматриваются как одиночные моторные суда;
2. Болгария;
3. Хорватия;
4. Германия: толкаемый состав длиной не более 110 м и шириной не более 12 м рассматривается как одиночное моторное судно такой же длины и ширины. Счаленная группа, длина которой превышает 140 м, рассматривается как толкаемый состав такой же длины;
5. Венгрия: согласно Правилам судоходства Венгрии счаленная группа, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 12 м в ширину, рассматривается как одиночное моторное судно;
6. Турция.

## Статья 3.14

В соответствии с пунктом 6 статьи 9.04 следующие администрации а) разрешают использовать на морских судах, временно находящихся в зонах внутреннего судоходства, вместо сигнализации, предписанной в пунктах 1, 2 и 3 статьи 3.14, дневную и ночную сигнализацию, предписанную в Рекомендациях по безопасной перевозке опасных грузов и соответствующей деятельности в районах портов, принятых Комитетом по безопасности на море Международной морской организации (ночью – неподвижный круговой красный огонь, а днем – флаг "В" Международного свода сигналов), и б) предписывают вместо синих огней (или конусов) красные огни (или конусы):

1. Бельгия: да, только в отношении подпункта а);
2. Беларусь: да, только в отношении подпункта б);
3. Литва: да, только в отношении подпункта а);
4. Румыния: статья 1.02, пункт 2, часть II, Специальные положения о плавании по Дунаю, сектор между Сулиной и портом Браилов (175 км) "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе" – издание 2013 года;
5. Российская Федерация: да, в отношении подпункта б);
6. Сербия: да, в отношении подпунктов а) и б); в отношении подпункта б) – только в случае судов, перевозящих взрывчатые вещества;
7. Турция: да, только в отношении подпункта б);
8. Украина: да, только в отношении подпункта а).

## Статья 3.16

В соответствии с пунктом 7 статьи 9.04 следующие администрации предписывают для паромов другую сигнализацию:

1. Австрия: наведение понтонных переправ вооруженными силами страны и действующие переправы в ведении военной администрации в определенных случаях, предусмотренных национальным законодательством, освобождаются от соответствующих требований;
2. Беларусь;

3. Германия: не предписывается дневная сигнализация для паромов и для паромов, пользующихся преимущественным правом прохода, поскольку в Германии этого не предусмотрено;
4. Венгрия: паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести желтый проблесковый огонь, видимый со всех сторон, при использовании троса (находится над водой);
5. Российская Федерация;
6. Словакия;
7. Турция;
8. Мозельская комиссия: ПППМ не предписывается дневная ходовая сигнализация для паромов. Самостоятельно передвигающиеся паромы могут нести ночью бортовые огни и кормовой огонь. Кроме того, высота белого огня может быть уменьшена, если длина парама составляет менее 15 м.
- Статья 3.20, пункт 4 В соответствии с пунктом 8 статьи 9.04 следующие администрации предписывают, что малые суда, за исключением судовых шлюпок, не обязаны нести черный шар днем:
1. Австрия: малые суда, пришвартованные у берега, не обязаны нести черный шар в соответствии с ОППД;
2. Беларусь;
3. Болгария;
4. Хорватия;
5. Германия;
6. Румыния: пункт 4 d) статьи 3.20 "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе" – издание 2013 года: швартующееся (пришвартованное) малое судно не обязано нести черный шар днем;
7. Сербия;
8. Турция.
- Статья 3.27 В соответствии с пунктом 9 статьи 9.04 следующие администрации предписывают использование проблескового желтого огня вместо синего для пожарных и спасательных судов:
1. Австрия: пожарные и спасательные суда вместо синего могут нести красный проблесковый огонь;
2. Чешская Республика: желтые огни для спасательных судов;
3. Литва;
4. Турция.

#### Глава 4: "Звуковая сигнализация; радиотелефонная связь; навигационные приборы"

- Статья 4.05 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.05 следующие администрации применяют к радиотелефонным установкам, находящимся на борту судов внутреннего плавания, технические и эксплуатационные требования, согласованные в рамках Регионального соглашения на основе Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ):
1. Австрия: в соответствии со статьей 4.05 и ОППД, радиотелефонные установки, находящиеся на борту, должны соответствовать требованиям Регионального соглашения (Базель, 2000 год);
2. Бельгия: в соответствии со статьей 4.05 для больших судов действуют требования, аналогичные требованиям ЕПСВВП; для малых моторных судов длиной менее 7 м длиной – 1 морской телефон;
3. Болгария;

4. Хорватия;
5. Чешская Республика;
6. Германия;
7. Венгрия;
8. Литва;
9. Нидерланды;
10. Румыния: пункт 1 статьи 4.05 "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе": администрация применяет "Региональное соглашение о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях (Базель, 6 апреля 2000 года)";
11. Сербия;
12. Словакия;
13. Турция;
14. Мозельская комиссия: в статье 4.05 ПППМ предписывается обеспечение соответствия Региональному соглашению о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях и Директиве ЕС 1999/5/ЕС от 9 марта 1999 года "Радиооборудование и телекоммуникационные терминалы; взаимное признание их соответствия". Данный вопрос в настоящее время рассматривается Мозельской комиссией.

## Статья 4.06

В соответствии с пунктом 2 статьи 9.05 следующие администрации разрешают высокоскоростным судам, не оборудованным радиолокационной установкой и индикатором скорости изменения курса, плавать на некоторых внутренних водных путях в дневное время при видимости не менее 1 км:

1. Беларусь;
2. Бельгия: соответствующие предписания будут видоизменены после вступления в силу новых правил, основанных на четвертом пересмотренном издании ЕПСВВП;
3. Литва.

**Глава 5: "Сигнализация и судоходная обстановка водного пути"**

## Статья 5.01, пункт 2

В соответствии со статьей 9.06 следующие администрации регулируют судоходство на некоторых участках также при помощи специальных знаков, показываемых сигнальными постами:

1. Австрия: на участке "Штруден" Дуная применяются специальные знаки и сигналы;
2. Германия;
3. Нидерланды: с этой целью администрация может использовать сигнальные знаки, а также прибегать к использованию уведомлений судоводителям, которые имеют тот же правовой статус, что и знаки;
4. Российская Федерация: касается в основном участков с односторонним движением;
5. Украина.

**Глава 6: "Правила плавания"**

## Статья 6.02

В соответствии с пунктом 1 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для маломерных судов:

1. Германия;
2. Нидерланды: в целом, правила применяются ко всем судам, включая малые суда. Случаи, когда применяются иные правила, указываются особо, например: "Высокоскоростные суда всегда должны уступать дорогу малым судам";

3. Российская Федерация: помимо предписания "маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступали дорогу" имеются другие правила для плавания маломерных судов;
4. Турция;
5. Украина: подробная информация передана в секретариат;
6. Мозельская комиссия: в пункте 2 статьи 6.02 приводится перечень положений, которые неприменимы к малым судам; речь идет о статьях 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, 6.10, 6.11 и 6.12. Кроме того, дополнительные предписания, применимые к малым судам, содержатся в статье 6.02-бис.
- Статья 6.04
- В соответствии с пунктом 2 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые исключения к общим правилам по встречному плаванию:
1. Беларусь: для высокоскоростных судов;
2. Бельгия: судно, идущее по правой стороне фарватера, имеет преимущественное право;
3. Германия;
4. Нидерланды: для малых судов, парусных судов и судов, движение которых обеспечивается мускульным усилием;
5. Российская Федерация: звуковые сигналы для указания стороны расхождения не предписаны;
6. Турция;
7. Мозельская комиссия.
- Статья 6.05
- В соответствии с пунктом 3 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила по встречному плаванию:
1. Германия;
2. Нидерланды: в статье 6.04 а) приводятся особые положения для идущих встречным курсом судов, расходящихся правыми бортами;
3. Российская Федерация: только для судов, буксирующих плоты;
4. Турция;
5. Мозельская комиссия.
- Статья 6.08
- В соответствии с пунктом 4 статьи 9.07 следующие администрации предписывают, что если сигналы, предусмотренные в пункте 2 статьи 6.08, не могут быть показаны, то суда должны остановиться и ожидать получения разрешения на проход от представителей компетентных органов:
1. Австрия: в соответствии с ОППД;
2. Беларусь;
3. Хорватия;
4. Чешская Республика;
5. Венгрия;
6. Румыния: пункт 3 статьи 6.08 "Правил плавания по Дунаю в румынском секторе"
7. Российская Федерация: соответствующие указания содержатся в особых правилах плавания по конкретным речным бассейнам;
8. Словакия;
9. Турция.

- Статья 6.11, подпункт б) В соответствии с пунктом 5 статьи 9.07 следующие администрации предусматривают исключения для ситуаций, когда одним из составов является счаленная группа, максимальные размеры которой не превышают 110 м x 23 м:
1. Австрия: данное исключение применяется к счаленным группам, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м;
  2. Хорватия;
  3. Венгрия: максимальные размеры составляют 110 м x 12 м;
  4. Нидерланды: исключение делается для толкаемых барж, размеры которых не превышают 110 м x 12 м;
  5. Российская Федерация: подпункт б) статьи 6.11 не применяется;
  6. Сербия: данное исключение применяется к счаленным группам, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м;
  7. Турция;
  8. Украина.
- Статья 6.22-бис В соответствии с пунктом 6 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила плавания вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать:
1. Австрия: аналогичные предписаниям ЕПСВВП;
  2. Беларусь;
  3. Бельгия: в настоящее время статья 6.22.3 аналогична такой же статье ЕПСВВП; будет видоизменена после вступления в силу новых правил, основанных на четвертом пересмотренном издании ЕПСВВП;
  4. Германия: никакие правила плавания вблизи судов, ограниченных в возможности маневрировать, не предусмотрены;
  5. Нидерланды: однако эти правила не отличаются от ЕПСВВП;
  6. Российская Федерация: правила прохода судов вблизи выполняющих работы плавучих средств имеют особенности, отличные от изложенных в статье 6.22-бис;
  7. Турция;
  8. Украина: подробная информация передана в секретариат.
- Статья 6.23, подпункт 2 б) В соответствии с пунктом 7 статьи 9.07 следующие администрации запрещают использование продольных тросов:
1. Австрия: в соответствии с ОППД;
  2. Беларусь: продольные тросы не используются;
  3. Болгария;
  4. Румыния;
  5. Сербия.
- Статьи 6.24–6.26 В соответствии с пунктом 8 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода под мостами:
1. Беларусь;
  2. Бельгия: наличие двух постоянных зеленых огней (один над другим или оба на одной высоте) означает разрешение на прохождение через разводной мост, мост является открытым и ни одно судно не совершает маневр; один постоянный красный огонь в сочетании с одним проблесковым зеленым огнем означает запрещение прохода через разводной мост, за исключением судов, которые находятся так близко к мосту, что нет оснований рассчитывать на возможность их остановки;
  3. Германия;

4. Нидерланды: правила имеют незначительные отличия от ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для разводки мостов;
5. Румыния: часть III особых правил плавания на румынском секторе Дуная, "Правила плавания по Дунаю в румынском секторе": А. Особые правила плавания для прохода под мостом Джурджени – Ваду – Ои (237 км + 800 м); В. Особые правила плавания для прохода под мостами Чернавода (300 км и 300 км + 070 м); С. Особые правила плавания для прохода под мостами Фетешти (42 км + 220 м и 42 км + 300 м), приток Борча; D. Особые правила плавания для прохода под мостом Джурджу-Русе (498 км + 700 м);
6. Российская Федерация;
7. Украина: подробная информация передана в секретариат;
8. Мозельская комиссия: в статье 6.26 ПППМ содержатся положения, касающиеся прохода спортивными судами камерных шлюзов и узких мест.
- Статья 6.27
- В соответствии с пунктом 9 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода плотин:
1. Беларусь;
  2. Германия;
  3. Нидерланды: применяются особые положения, касающиеся плотин с перекинутым через них мостом;
  4. Украина: статья 6.27 не включена в национальные правила;
  5. Мозельская комиссия: проход плотин запрещен.
- Статья 6.28
- В соответствии с пунктом 10 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода шлюзов:
1. Австрия: в соответствии с переносом положений четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП в национальное законодательство;
  2. Беларусь;
  3. Германия;
  4. Нидерланды: правила являются весьма схожими с ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для открытия шлюзов. Запрещается заправка топливом внутри шлюзов;
  5. Российская Федерация;
  6. Мозельская комиссия: ПППМ запрещается вход в аванкамеру для судов, не намеревающихся шлюзоваться. Правилами также запрещается любой обгон в зоне шлюза; исключение составляют суда и составы, ожидающие шлюзования. Кроме того, ПППМ предусматриваются особые предписания с учетом полезной длины шлюзов на Мозеле (для толкаемых составов, имеющих длину более 170 м, но менее 172,1 м, требуется получение разрешения).
- Статья 6.28-бис
- В соответствии с пунктом 11 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для входа в шлюзы и выхода из них:
1. Австрия: в соответствии с переносом положений четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП в национальное законодательство;
  2. Беларусь;
  3. Бельгия: да, наличие двух постоянных зеленых огней (один над другим или оба на одной высоте) означает разрешение на прохождение через шлюз, шлюз является открытым с обеих сторон и ни одно судно не совершает в нем маневр;
  4. Германия;
  5. Нидерланды: правила являются весьма схожими. В правилах Нидерландов не имеется пункта, аналогичного пункту 4 статьи 6.28-бис;

Статья 6.30	<p>6. Российская Федерация;</p> <p>7. Украина: статья 6.28-бис не включена в национальные правила.</p> <p>В соответствии с пунктом 12 статьи 9.07 следующие администрации предписывают другие общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Австрия: прогулочные суда длиной не более 20 м в случае ограниченной видимости должны освобождать фарватер;</li> <li>2. Беларусь;</li> <li>3. Бельгия: будут приведены в соответствие с положениями четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП после вступления в силу новых разрабатываемых правил;</li> <li>4. Германия: пункты 4 и 5 статьи 6.30 не включены в правила;</li> <li>5. Венгрия: правила плавания в условиях ограниченной видимости (менее 1 км) не предусмотрены;</li> <li>6. Нидерланды: правила использования радиолокатора весьма схожи с ЕПСВВП. Однако не предъявляется требования о том, что в условиях ограниченной видимости все суда должны плавать, используя радиолокатор. Такое требование действует только на отдельных конкретных водных путях. Законодательством Нидерландов предусматриваются особые правила для судов, плавающих в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокатора. Правилами ЕПСВВП таким судам предписывается как можно быстрее следовать до места стоянки;</li> <li>7. Российская Федерация;</li> <li>8. Словакия;</li> <li>9. Турция.</li> </ol>
Статья 6.32	<p>В соответствии с пунктом 13 статьи 9.07 следующие администрации а) предусматривают отступление от положения о подаче трехтонального сигнала или применения его только на некоторых водных путях и б) предписывают дополнительные положения для судов, плавающих с помощью радиолокаторов:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Германия;</li> <li>2. Бельгия: да, а) предусматривает отступление от положения о подаче трехтонального сигнала;</li> <li>3. Литва: да, в отношении подпункта а);</li> <li>4. Нидерланды: да, в отношении подпункта а). В Нидерландах предписывается подача однотонального (продолжительного тонального) сигнала. Для паромов – это один продолжительный тональный сигнал, за которым следуют четыре коротких тональных сигнала;</li> <li>5. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б);</li> <li>6. Словакия: да, в отношении подпункта а);</li> <li>7. Турция: да, в отношении подпунктов а) и б);</li> <li>8. Украина: национальные правила не предусматривают применения трехтонального сигнала;</li> <li>9. Мозельская комиссия: ПППМ не предписывается подача трехтонального сигнала.</li> </ol>
Статья 6.33	<p>В соответствии с пунктом 14 статьи 9.07 следующие администрации предписывают, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных звука:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Болгария;</li> <li>2. Чешская Республика;</li> <li>3. Сербия;</li> </ol>

4. Словакия;
5. Турция.

#### Глава 8: "Требования о сигналах и предоставлении данных"

- Статья 8.02, пункт 4      В соответствии со статьей 9.09 следующие администрации предъявляют требование о том, чтобы при остановке судна все второстепенные двигатели и вспомогательное оборудование были остановлены или отключены от сети:
1. Бельгия: нет, статья 8.01;
  2. Чешская Республика: однако делается ссылка на пункт 4 статьи 8.01.

### IV. Другие отличия от статей глав 1–8, помимо тех, которые перечислены в главе 9

#### A. Австрия

6. На участке Штруден Дуная применяются особые правила, знаки и сигналы, о которых может быть сообщено по соответствующему запросу секретариата.

#### B. Беларусь

7. Администрация Беларуси не предусматривает использования днем или ночью двух ярких желтых частых проблесковых огней, описанных в пункте 4.7 статьи 3.08. Знаки, описанные в статье 6.25, отличаются от знаков, используемых в Беларуси.
8. Звуковой сигнал, описанный в пункте 2 статьи 8.01, используется в Беларуси для передачи сообщения "Пожалуйста, увеличьте скорость".
9. Маркировка, описанная в пункте 3 статьи 3.14, в Беларуси иная: ночью вместо трех синих огней – один красный огонь, а днем вместо трех синих конусов, направленных острием вниз, – один красный конус, направленный острием вниз.
10. Статья 3.16, пункт 1: паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести один белый круговой огонь и один желтый круговой огонь, расположенный не менее 1 м над белым огнем.
11. Маркировка, описанная в статье 3.25, в Беларуси иная.

#### C. Нидерланды

12. Администрация Нидерландов не требует наличия второго топового огня, предписанного в пункте 1 b) статьи 3.08, для судов длиной менее 110 м.
13. В настоящее время проводится сопоставление Правил плавания по внутренним водным путям Нидерландов и ЕПСВВП 4, в ходе которого уже выявлены существенные отличия от главы 6.



## **D. Российская Федерация**

14. Что касается определения "высокоскоростного судна" в статье 1.01 а) 5 ЕПСВВП, то в Правилах плавания по внутренним водным путям России используется термин "скоростное судно" т.е. судно, скорость движения которого составляет 30 км/ч и более.

## **E. Украина**

15. В дополнение к особым национальным предписаниям, перечисленным в таблице выше, национальные правила Украины отличаются от следующих статей ЕПСВВП (содержание национальных правил может быть передано в секретариат после направления им соответствующей просьбы):

- a) статья 1.12 "Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия";
- b) статья 3.34 "Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать";
- c) статья 4.01 "Общие положения";
- d) статья 6.02 "Малые суда: общие правила";
- e) статья 6.22-бис "Плавание вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать";
- f) статья 6.24 "Проход под мостами и проход плотин: общие положения";
- g) статья 6.25 "Проход под постоянными мостами";
- h) статья 6.26 "Проход через разводные мосты";
- i) статья 6.29 "Порядок прохода через шлюзы";
- j) статья 6.32 "Плавание при помощи радиолокатора".

## **F. Мозельская комиссия**

16. Результаты сопоставительного анализа Полицейских правил плавания по Мозелю (ПППМ) и четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП, проведенного секретариатом МК, были опубликованы в первом варианте документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, пункты 4–11). В отношении первого варианта этого документа секретариату МК были переданы следующие дополнительные замечания:

- a) статья 1.01: с 1 января 2011 года в ПППМ делается ссылка уже не на Правила перевозки опасных грузов по Рейну (ППОГР), а на ВОПОГ;
- b) статья 2.04: в ПППМ делается ссылка на Правила освидетельствования судов на Рейне, а не резолюцию № 61 ЕЭК ООН.

**G. Савская комиссия**

17. На некоторых участках реки Савы, представляющих трудности для плавания, применяются особые правила.

**V. Другие национальные и региональные предписания, которые дополняют главы 1–8**

**A. Нидерланды**

18. В настоящее время проводится сопоставление Правил плавания по внутренним водным путям Нидерландов и ЕПСВВП 4 с целью выявить дополнительные предписания по сравнению с последним документом.

**B. Российская Федерация**

19. В настоящее время правительство Российской Федерации готовит подробный перечень отклонений национальных Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации от ЕПСВВП 4.

**C. Центральная комиссия судоходства по Рейну**

20. Перечень отклонений в Полицейских правилах плавания по Рейну (ПППР) от положений ЕПСВВП 4 был представлен ЦКСР к сорок второй сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) в феврале 2013 года в качестве неофициального документа № 4 (2013) SC.3/WP.3, который имеется на английском, французском и немецком языках.

**D. Мозельская комиссия**

21. Выводы предварительного анализа, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были опубликованы в первом варианте документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, пункт 20).

---