

Distr.: Restricted
25 January 2011
Russian
Original: English
English and Russian only

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

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

Тридцать восьмая сессия
Женева, 16–18 февраля 2011 года
Пункт 6 предварительной повестки дня
Европейские правила судоходства по внутренним водным путям

Осуществление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям

Записка секретариата

I. Введение

1. На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту подчеркнула важность должного процесса обеспечения применения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и решила, что секретариат направит делегациям специальный вопросник для сбора информации о процессе обеспечения применения четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13).

2. В соответствии с этим решением Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на своей тридцать шестой сессии одобрила проект вопросника по региональным и национальным особым предписаниям, который был подготовлен секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/1), и просила правительства и речные комиссии заполнить этот вопросник и передать свои ответы в секретариат, с тем чтобы он мог подготовить сводный документ (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, пункт 11).

3. Обобщенная информация на основе ответов, полученных от правительств Беларуси, Болгарии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Сербии, Словакии, а также от Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Мозельской комиссии, была предоставлена на пятьдесят четвертую сессию

Рабочей группы SC.3 в качестве статусного документа по ЕПСВВП за 2010 год (ECE/TRANS/SC.3/ 2010/5 и Add.1). Рабочая группа SC.3 попросила секретариат продолжить сбор информации по осуществлению ЕПСВВП и предоставить обновленный отчет на её пятьдесят пятую сессию (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 23).

4. Рабочая группа, возможно, пожелает, принять к сведению этот документ, включающий последнюю информацию, полученную от Бельгии и Германии, и предложить правительствам и речным комиссиям, которые еще не сделали этого, заполнить вопросник и как можно скорее передать свои ответы в секретариат.

II. Информация о существующих региональных и национальных особых предписаниях в соответствии с Главой 9 ЕПСВВП

5. Документ подготовлен на основе ответов, полученных от правительств *Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Турции 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. *Болгария*;
 2. *Сербия* (предусмотрено новым проектом законодательства);
 3. *Турция*.
- Статья 1.01 а) 9 В соответствии с пунктом 2 статьи 9.02 следующие администрации используют термин "маломерные суда" в качестве подкатегории "малых судов", означающих все суда длиной более 7 м, включая гребные суда любой длины:
1. *Беларусь*;
 2. *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);
 3. *Российская Федерация* (сейчас 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) 10 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.02 следующие администрации используют иное определение "водного мотоцикла":
1. *Беларусь* (вместо "водный мотоцикл" используется термин "гидроцикл");
 2. *Германия* (термин «водный мотоцикл» не используется в немецких

- национальных правилах по внутреннему судоходству. Этот вопрос регулируется отдельными правилами для водных мотоциклов);
3. *Литва*;
 3. *Мозельская комиссия* (этот термин не используется в Полицейских правилах плавания по Мозелю (ПППМ), в которых данный тип судна охватывается термином "малое судно");
 4. *Нидерланды* (все такие суда охватываются термином "водный скутер", определение которого содержится в статье 1.01 а) 18 правил Нидерландов);
 5. *Российская Федерация* (термин "водный мотоцикл" в официальных документах используется, но при этом определение данного термина отсутствует);
 6. *Сербия* (определение то же самое, однако вместо термина "водный мотоцикл" используется "скутер");
 7. *Словакия*;
 8. *Турция*.
- 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. *Бельгия*;
 2. *Германия* (Не требуется присутствие судоводителя на толкаемом судне, однако, существует подчинение судоводителю на толкаче. Если толкаемая баржа является частью счаленной группы, судоводитель ведущего судна может выполнять обязанности судоводителя для толкаемых барж);
 3. *Литва*;
 4. *Турция*;
 5. *Чешская Республика*.
- 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 которых является малыми судами. (18 лет для управления прогулочным судом, длиной равной или выше 15 м. или прогулочным судом, которое может развить скорость в 20 км/ч; 16 лет для других прогулочных судов, если мощность мотора не превышает 7355 ватт));
 3. *Болгария* (не моложе 18 лет);
 4. *Германия* (на определенных участках в ограниченном движении, несложной навигацией и отсутствием пассажирских судов, возраст управления малым судном снижается до 12 лет, при условии наличия удостоверения личности, выданной одной из немецких зарегистрированных ассоциаций водного спорта. Выдавая это удостоверение, ассоциация гарантирует минимальную безопасность судоходства, а также, в некоторых случаях, соблюдения ограничения распространения данного правила на суда длиной не более 5 метров и общей мощностью мотора не более 3,68 кВт);
 5. *Литва* (с 16 лет для малых судов, мощность двигателя которых не превышает 50 л.с., с 18 лет для малых судов, мощность двигателя которых не превышает 150 л.с., и с 19 лет для малых судов с

- двигателями неограниченной мощности при условии наличия опыта управления малым судном, мощность двигателя которого не превышает 150 л.с., в течение одного года);
6. *Мозельская комиссия* (не имеется положений в отношении возраста для управления малым судном без собственной механической тяги);
 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. *Чешская Республика*.

Статья 1.10 (1)

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. *Болгария* (документы, упомянутые в подпунктах с)-h) и j)-n) статьи 9.02 (6));
2. *Германия* (документы, упомянутые в подпунктах q), r) и s) не требуются. Требования основываются на рейнских правилах);
3. *Литва* (документы, упомянутые в подпунктах a), c)-e) и h)-m) статьи 9.02 (6));
4. *Мозельская комиссия* (документы, упомянутые в подпунктах a)-r). Однако наличие упомянутого в подпункте c) 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 a)-f), должны иметься в наличии только на месте стройки);
5. *Нидерланды* (документы, упомянутые в пункте 1 статьи 9.02, и свидетельство о регистрации для высокоскоростных малых судов);
6. *Российская Федерация* (документы, упомянутые в подпунктах c)-f), h), l)-n), q) и s) статьи 9.02 (6));
7. *Сербия* (все документы, упомянутые в статье 9.02 (6) плюс журнал учета отходов; и журнал инспекции);
8. *Словакия* (документы, упомянутые в подпунктах e), h), j)-n) и q)-s) статьи 9.02 (6));
9. *Турция* (документы, упомянутые в пунктах a), c), e), h), l), o), p) и s) статьи 9.02 (6)).

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* (на всех малых судах, за исключением прогулочных судов длиной менее 5 м. и моторных лодок менее 20 м в длину, должно быть нанесено имя или эмблема (на двух сторонах корпуса, на прикрепленных табличках или плакатах);
2. *Нидерланды* (наличие регистрационных знаков требуется только для крупных судов и высокоскоростных малых судов);
3. *Российская Федерация*;
4. *Словакия* (для спасательных шлюпок);
5. *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);
2. *Германия* (не предусматривается сигнализация для счаленных составов, согласно статье 3.11 пункт 2 ЕПСВВП, дневной сигнализации для паромов (статья 3.16), альтернативная сигнализация для случаев, предусмотренных в статьях 3.20, пункты 1 (второе предложение), 2 и 3. Не предусматривается сигнализация для судов с ограниченной возможностью маневрировать, рыболовных судов с траловой сетью, судов, занятых минным тралением или судов лоцманской службы);
3. *Литва* (данный вопрос рассматривается);
4. *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);
5. *Российская Федерация* (значительные различия - по сравнению с ЕПСВВП - в несении дневной сигнализации);
6. *Турция*.

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. *Бельгия* (да, только в отношении подпункта б) (для судов длиной менее 40 м);
2. *Беларусь* (да, только в отношении подпункта а));
3. *Германия* (да, в обоих случаях. Предусматривается, что топовые и кормовые огни должны быть установлены без уточнения высоты);
4. *Мозельская комиссия* (да, только в отношении подпункта б) и только для судов длиной менее 40 м);
5. *Российская Федерация* (да, в отношении подпунктов а) и б));
6. *Турция* (да, только в отношении подпункта а));
7. *Чешская Республика* (да, только в отношении подпункта а): 4м).

Статья 3.09, пункт 1 а)

В соответствии с пунктом 3 статьи 9.04 следующие администрации предписывают высоту топовых огней менее 5 м:

1. *Бельгия* (да, только в отношении подпункта b) (для судов длиной менее 40 м);
2. *Беларусь*;
3. *Германия* (предусматривается установка топового огня без уточнения высоты);
4. *Мозельская комиссия* (да, но только для судов длиной менее 40 м);
5. *Российская Федерация*;
6. *Чешская Республика*.

Статья 3.10, пункт 1

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

1. *Бельгия* (да, только в отношении подпункта b) при условии, что огни *расположены* на самой широкой части толкаемого состава)
2. *Беларусь* (да, только в отношении подпункта b));
3. *Германия* (нет уточнения высоты 5 м для топовых огней);
4. *Литва* (а) в процессе рассмотрения; да, в отношении пункта b));
5. *Российская Федерация* (да, в отношении подпунктов а) и b));
6. *Сербия* (да, в отношении подпунктов а) и b));
7. *Турция* (да, в отношении подпунктов а) и b));
8. *Чешская Республика* (да, только в отношении подпункта b)).

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. *Болгария*;
2. *Германия* (толкаемый состав, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 12 м в ширину, рассматривается как одиночное моторное судно тех же размеров. Счаленная группа, размеры которой не превышают 140 м, рассматривается как толкаемый состав такой же длины);
3. *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 b) предписывают вместо синих огней (или конусов) красные огни (или конусы):

1. *Бельгия* (да, только в отношении подпункта b));
2. *Беларусь* (да, только в отношении подпункта b));
3. *Литва* (да, в отношении подпунктов а) и b));
4. *Российская Федерация* (да, в отношении подпункта b));
5. *Сербия* (да, в отношении подпункта а) и да, в отношении подпункта b) - только в случае судов, перевозящих взрывчатые вещества);
6. *Турция* (да, только в отношении подпункта b)).

Статья 3.16

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

1. *Беларусь*;

- | | |
|---|--|
| Статья 3.20, пункт 4 | <ol style="list-style-type: none"> 2. <i>Германия</i> (не предусматривается дневная сигнализации для паромов и для паромов, имеющих преимущественное право прохода, так как это не существует в Германии); 3. <i>Мозельская комиссия</i> (ПППМ не предписывается дневная ходовая сигнализация для паромов. Самостоятельно передвигающиеся паромы могут не нести ночью бортовые огни и кормовой огонь. Кроме того, высота белого огня может быть уменьшена, если длина парома составляет менее 15 м); 4. <i>Российская Федерация</i>; 5. <i>Словакия</i>; 6. <i>Турция</i>. |
| Статья 3.27 | <p>В соответствии с пунктом 9 статьи 9.04 следующие администрации предписывают использование проблескового желтого огня вместе синего для пожарных и спасательных судов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Турция</i>; 2. <i>Чешская Республика</i> (желтый огонь для спасательных судов). |
| Глава 4: "Звуковая сигнализация; радиотелефонная связь; навигационные приборы" | |
| Статья 4.01 | <p>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):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Бельгия</i>; 2. <i>Болгария</i>; 3. <i>Германия</i>; 4. <i>Литва</i>; 5. <i>Мозельская комиссия</i> (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); 6. <i>Нидерланды</i>; 7. <i>Сербия</i>; 8. <i>Словакия</i>; 9. <i>Турция</i>; 10. <i>Чешская Республика</i>. |
| Статья 4.06 | <p>В соответствии с пунктом 2 статьи 9.05 следующие администрации разрешают высокоскоростным судам, не оборудованным радиолокационной</p> |

установкой и индикатором скорости изменения курса, плавать на некоторых внутренних водных путях в дневное время и при видимости не менее 1 км:

1. *Беларусь*;
2. *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. *Германия*;
2. *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);
3. *Российская Федерация* (касается в основном участков с односторонним движением).

Глава 6: "Правила плавания"

Статья 6.02 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для маломерных судов:

1. *Бельгия*;
2. *Германия*;
3. *Мозельская комиссия* (в пункте 2 статьи 9.02 приводится перечень положений, которые не применимы 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);
4. *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");
5. *Российская Федерация* (помимо предписания "маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступали дорогу" имеются другие правила для плавания маломерных судов);
6. *Турция*.

Статья 6.04 В соответствии с пунктом 2 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые исключения к общим правилам по встречному плаванию:

1. *Бельгия* (когда два судна встречаются и есть опасность столкновения, судно, которое движется по правой стороне фарватера должно продолжать двигаться своим курсом путь и другое судно должно уступить ему дорогу);
2. *Беларусь* (для высокоскоростных судов);
3. *Германия*;
4. *Мозельская комиссия*;
5. *Нидерланды* (для малых судов, парусных судов и судов, движение которых обеспечивается мускульным усилием);
6. *Российская Федерация* (звуковые сигналы для указания стороны расхождения не предписаны);

7. *Турция.*
- Статья 6.05 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила по встречному плаванию:
1. *Бельгия* (когда два судна встречаются и есть опасность столкновения, судно, которое движется по правой стороне фарватера должно продолжать двигаться своим курсом путь, и другое судно должно уступить ему дорогу);
 2. *Германия;*
 3. *Мозельская комиссия;*
 4. *Нидерланды* (в статье 6.04 а) приводятся особые положения для идущих встречным курсом судов, расходящихся правыми бортами. В случаях, указанных в статье 6.04 а), они могут расходиться, подав сигнал синим знаком или белым проблесковым огнем (ночью));
 5. *Российская Федерация* (только для судов, буксирующих плоты);
 6. *Турция.*
- 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. *Беларусь;*
 2. *Российская Федерация* (это указывается в особых правилах плавания по речным бассейнам);
 3. *Словакия;*
 4. *Турция;*
 5. *Чешская Республика.*
- Статья 6.11, подпункт b) В соответствии с пунктом 5 статьи 9.07 следующие администрации предусматривают исключения для ситуаций, когда одним из составов является счаленный состав, максимальные размеры которого не превышают 110 м x 23 м:
1. *Нидерланды* (исключение делается для толкаемых барж, размеры которых не превышают 110 м x 12 м);
 2. *Российская Федерация* (подпункт b) статьи 6.11 не применяется);
 3. *Сербия* (данное исключение применяется к счаленным составам, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м);
 4. *Турция.*
- 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. *Беларусь;*
 2. *Германия* (нет предписаний для плавания вблизи судов, ограниченных в возможности маневрировать);
 3. *Нидерланды* (однако, эти правила не отличаются от ЕПСВВП);
 4. *Российская Федерация* (правила проходов судов вблизи выполняющих работы плавучих средств имеют особенности, отличные от изложенных в статье 6.22-бис);
 5. *Турция.*

- Статья 6.23,
подпункт 2 b) В соответствии с пунктом 7 статьи 9.07 следующие администрации запрещают использование продольных тросов:
1. *Беларусь* (продольные тросы не используются);
 2. *Болгария*;
 3. *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. *Германия*;
 3. *Мозельская комиссия* (в статье 6.26 ПППМ содержатся положения, касающиеся прохода спортивными судами камерных шлюзов и узких мест);
 4. *Нидерланды* (правила имеют незначительные отличия от ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для разводки мостов);
 5. *Российская Федерация*.
- Статья 6.27 В соответствии с пунктом 9 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода плотин:
1. *Беларусь*;
 2. *Германия*;
 3. *Мозельская комиссия* (проход плотин запрещен);
 4. *Нидерланды* (применяются особые положения, касающиеся плотин с перекинутым через них мостом).
- Статья 6.28 В соответствии с пунктом 10 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода шлюзов:
1. *Беларусь*;
 2. *Германия*;
 3. *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));
 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*.
- 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. *Беларусь*;
 2. *Германия*;
 3. *Нидерланды* (правила являются весьма схожими. В правилах Нидерландов не имеется пункта, аналогичного пункту 4 статьи 6.28-бис);
 4. *Российская Федерация*.
- Статья 6.30 В соответствии с пунктом 12 статьи 9.07 следующие администрации предписывают общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости:
1. *Бельгия* (для того, чтобы принять решение об остановке или

продолжении пути и о соответствующей скорости, суда, плавающие, используя радар, могут принять во внимание информацию радара. Они должны, тем не менее, принять во внимание то, что другие суда испытывают ограниченную видимость);

2. *Беларусь*;
3. *Германия* (пункты 4 и 5 статьи 6.30 не включены в правила);
4. *Нидерланды* (правила использования радиолокатора являются весьма схожими с ЕПСВВП. Однако не предъявляется требования, что в условиях ограниченной видимости все суда должны плавать, используя радиолокатор. Такое требование предъявляется 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);
5. *Российская Федерация*;
6. *Словакия*;
7. *Турция*.

Статья 6.32

В соответствии с пунктом 13 статьи 9.07 следующие администрации

а) предусматривают отступление от положения о подаче трехтонального сигнала или применение его только на некоторых водных путях и б) предписывают дополнительные положения для судов, плавающих с помощью радиолокаторов:

1. *Германия*;
2. *Мозельская комиссия* (ПППМ не предписывается подача трехтонального сигнала);
3. *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);
4. *Российская Федерация* (да, в отношении подпунктов а) и б));
5. *Словакия* (да, в отношении подпункта а));
6. *Турция* (да, в отношении подпунктов а) и б)).

Статья 6.33

В соответствии с пунктом 14 статьи 9.07 следующие администрации предписывают, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных звука:

1. *Болгария*;
2. *Сербия*;
3. *Словакия*;
4. *Турция*;
5. *Чешская Республика*.

Глава 8: "Требования о сигналах и предоставлении данных"

Статья 8.02, пункт 4

В соответствии со статьей 9.09 следующие администрации предъявляют требование, чтобы при остановке судна все второстепенные двигатели и вспомогательное оборудование были остановлены или отключены от сети:

1. *Бельгия*
2. *Чешская Республика* (однако, дается ссылка на пункт 4 статьи 8.01).

III. Информация о других отступлениях от статей глав 1-8 ЕПСВВП, помимо тех, которые перечислены в главе 9, если таковые имеются

A. Мозельская комиссия

6. В ходе сопоставительного анализа Полицейских правил плавания по Мозелю (ПППМ) и четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 1:

a) статья 1.01: в пунктах t), u) и v) ПППМ говорится о соответствии сигнальных огней европейским нормам и ППОГР, а не ВОПОГ;¹

b) статья 1.02: для судоводителя установлено конкретное предписание относительно употребления алкоголя. Оно применяется также к другим членам экипажей судов;

c) статья 1.07, пункт 1: в ПППМ закреплены требования к загрузке барж для каналов;

d) статья 1.08, пункты 3 и 4: здесь, как и в других положениях ПППМ (статья 2.04), содержится ссылка на Правила освидетельствования судов на Рейне;

e) статья 1.10, пункт 1: в ПППМ предписаны дополнительные документы, которые должны иметься на борту судов, плавающих по Мозелю. Некоторые документы, требуемые в ПППМ, указаны в главе 9 ЕПСВВП;

f) статья 1.12: в ПППМ предусмотрено, что якоря в поднятом положении не должны находиться ниже уровня днища или киля судна;

g) статья 1.15: в ПППМ не содержится запрещения выбрасывать, выливать или осуществлять сброс в водный путь нефтяных отходов в любой форме либо смесей таких отходов с водой;

h) статья 1.16: в ПППМ предусмотрено, что в случае аварии любое причастное к ней лицо обязано уяснить последствия аварии и предоставлять сведения, позволяющие установить его личность, идентифицировать его судно и определить характер его причастности. Причастным к аварии считается любое лицо, поведение которого в определенных обстоятельствах могло вызвать аварию;

i) статья 1.18: в ЕПСВВП предусмотрены исключения для толкаемых составов. Обязанность освобождать фарватер от находящихся на мели или затонувших судов, находящихся на мели соединений плавучего материала или потерянных предметов, регламентируется национальными предписаниями;

j) статья 1.20: полномочия представителей компетентных органов запрещать судоводителям осуществлять судоходство при определенных условиях не предусмотрены в ПППМ;

k) статья 1.21: в ПППМ транспортные средства – амфибии рассматриваются как малые суда. Пункты 3 и 4 этой статьи касаются специфики Мозеля;

¹ С 1 января 2011 в ПППМ ссылки на ППОГР будут заменены ссылками на ВОПОГ.

l) статья 1.22: в ПППМ содержатся уточнения относительно характера временных предписаний, которые могут быть изданы;

m) в ЕПСВВП не охвачены следующие статьи ПППМ: статья 1.24 "Применимость в портах и местах погрузки и разгрузки", статья 1.25 "Погрузка, разгрузка и перегрузка", статья 1.26 "Особые права судов, принадлежащих контролирующим органам" и статья 1.27 "Предписания, разрешения и одобрения".

7. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 2:

a) статья 2.01: в пункте 4 ПППМ предусмотрено отступление применительно к баржам для каналов, на которых вместо опознавательных знаков, упомянутых в статье 2.01, могут использоваться знаки, предписанные или допускаемые на французских каналах или реке Сар. Пункты 4–5 статьи 2.01 ЕПСВВП не охвачены в ПППМ;

b) статья 2.04: сделаны уточнения в отношении барж для каналов; Более того, ПППМ ссылается на Правила освидетельствования судов на Рейне, а не на Резолюцию № 61;

c) статья 2.05: сделаны уточнения в отношении опознавательных знаков якорей. Кроме того, эти положения применяются лишь к судам, плавающим исключительно по Мозелю.

8. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 3:

a) статья 3.01: в ПППМ пункты 3 и 5 содержат особые положения, касающиеся толкаемых составов и счаленных групп, и предписания в отношении судов, ожидающих шлюзования. Отсутствует определение термина "высота";

b) статья 3.02: предписания в отношении фонарей, используемых для судоходства по Мозелю, помимо сигнальных огней. Ночная сигнализация для немоторных судов;

c) статья 3.06: в ПППМ не предусмотрены запасные огни;

d) статья 3.08: высокоскоростные суда не охвачены в ПППМ;

e) статья 3.09: в пункте 5 ПППМ предусмотрены отступления для рейдов (составы, состоящие лишь из моторного судна и единственной буксируемой единицы). Статья в ПППМ не охватывает проходы под постоянными мостами, а также суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море;

f) статья 3.10: в ПППМ предусмотрено, что толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, должны нести кормовые огни, предусмотренные в пункте 1 c) i), на толкаче, находящемся с правого борта; другой толкач должен нести кормовой огонь, предусмотренный в пункте 1 c) ii). В пункте 4 ПППМ предусмотрено: при движении толкаемого состава в дневное время толкач должен нести желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон. В ПППМ уточняется, что кормовые огни должны быть

белового цвета. В ПППМ не охвачены положения пунктов 3–5 статьи 3.10 ЕПСВВП;

g) статья 3.11: в ПППМ не охвачены положения пунктов 2 и 3 ЕПСВВП;

h) статья 3.12: в ПППМ не охвачены положения пунктов 2 и 3 ЕПСВВП;

i) статья 3.13: в ПППМ предусмотрены уточнения для малых парусных судов. Пункты 2, 5 (последнее предложение) и 7 ЕПСВВП не охвачены;

j) статья 3.14: в ПППМ уточняется, что эти положения о дополнительной сигнализации применяются к судам на ходу, осуществляющим отдельные перевозки опасных грузов. В ПППМ содержится ссылка на ППОГР, а не на ВОПОГ;

к) статья 3.17: в этой статье ПППМ говорится о сигнализации судов на ходу, пользующихся преимущественным правом прохода;

l) статья 3.18: в ПППМ уточняется, что эти положения о дополнительной сигнализации применяются к судам на ходу, потерявшим маневренность. Предписания, касающиеся дневной сигнализации, являются иными. Для ночной сигнализации в ПППМ не предусмотрена возможность наличия двух красных огней, расположенных один над другим, а также нет других положений в отношении ночной сигнализации для малых судов;

m) статья 3.20: в ПППМ не предусмотрена дневная сигнализация. В ПППМ нет отдельных положений, касающихся составов, а также малых судов. Компетентные органы могут санкционировать отступления от обязательного наличия сигнализации, предусмотренной данной статьей;

n) статья 3.26: в ПППМ уточняется, что эта статья касается якорей судов, соединений плавучего материала и плавучих установок;

o) статья 3.30: сигналы бедствия, предусмотренные в ПППМ, отличаются от сигналов, предусмотренных в ЕПСВВП. Перечень сигналов, признаваемых в ЕПСВВП, является более обширным по сравнению с перечнем, предписываемым в ПППМ;

p) в ПППМ не охвачены положения статей 3.34–3.38 ЕПСВВП.

9. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 4:

a) статья 4.06: в ПППМ содержится ссылка на Правила освидетельствования судов на Рейне;

b) в ПППМ не охвачены положения статьи 4.07 ЕПСВВП.

10. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 5:

a) в ПППМ не охвачены положения статьи 5.03 ЕПСВВП;

11. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 6:

- a) в ПППМ не охвачены положения статей 6.01 и 6.01-бис ЕПСВВП.
- b) статья 6.01 ПППМ предусматривает правила плавания для парусных судов на Мозеле;
- c) статья 6.02-бис ПППМ определяет правила плавания для малых судов;²
- d) статья 6.03: в ПППМ не предусмотрено того, что если судоводитель замечает опасность столкновения, то он должен подать серию очень коротких звуковых сигналов;
- e) статья 6.03-бис: в ПППМ не охвачены положения статьи 6.03-бис ЕПСВВП;
- f) статья 6.05: в ПППМ не охвачены положения пунктов 1, 6 и 7 ЕПСВВП. В пункте 1 ПППМ установлено максимальное число пассажиров (300);
- g) статья 6.06: в ПППМ не охвачены положения статьи 6.06 ЕПСВВП;
- h) статья 6.07: в ПППМ не содержится предписаний о расхождении на водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены;
- i) статья 6.10: в ПППМ не содержится предписаний относительно обгона для парусных и малых судов (ЕПСВВП, пункты 6 и 7) и подачи предупреждающих звуковых сигналов при обгоне (ЕПСВВП, пункт 3);
- j) статья 6.13: в ПППМ не предусмотрено предписаний для малых судов;
- k) статья 6.16: в ПППМ не охвачены положения пунктов 2, 6 и 7 ЕПСВВП. Имеется небольшое отличие в сигнализации, запрещающей вход в порт (стрелка);
- l) статья 6.21 – Составы: в ПППМ предусмотрено, что состав или счаленная группа должны быть составлены таким образом, чтобы они могли пройти шлюз за один раз; в частности, их общая ширина не должна превышать 11,45 м (пункт 1). В ПППМ предусмотрено, что любой толкаемый состав или любая счаленная группа, длина которых превышает 86,00 м, должны быть в состоянии своевременно остановиться в положении носовой частью вниз по течению, сохраняя надлежащую маневренность во время и после остановки. Это предписание применяется к любому моторному судну длиной более 86,00 м, за исключением судов, заложенных до 1 апреля 1960 года (пункт 2). В ПППМ предусмотрено, что моторное судно, обеспечивающее основную тягу счаленной группы, должно находиться с правого борта этой группы (пункт 3). В ПППМ не содержится положения, касающегося барж морских судов;
- m) статья 6.21-бис: положения этой статьи охвачены в ПППМ в статье 8.05. В ПППМ предусмотрено, что перемещение толкаемых барж вне толкаемых составов допускается лишь на коротких участках и в соответствии с предписаниями, установленными компетентным органом или с согласия этого органа;
- n) статья 6.22: в ПППМ предусмотрены исключения для малых немоторных судов применительно к знаку А.1а и для судов, не использующих

² Это положение идентично положению Полицейских правил плавания по Рейну, приведенному в приложении.

собственную силовую установку. Запрещение касается также плавучих средств, и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, не имеют права использовать для этой цели участок водного пути, расположенный за сигнальным знаком А.1. Участки водного пути, движение на которых запрещено или ограничено, могут быть обозначены серией из двух или более сигнальных знаков А.1, А.1а или А.12 или серией из двух или более желтых поплавок с установленными на них этими сигнальными знаками в качестве топовых знаков;

о) статья 6.29: в ПППМ установлены особые предписания относительно порядка прохождения шлюзов;

р) статья 6.31: предписания относительно ударов колокола несколько отличаются. В ПППМ предусмотрено исключение для толкаемых составов и счаленных групп (пункт 3);

q) статья 6.33: в ПППМ нет предписания, касающегося паромов, плавающих без помощи радиолокатора;

г) в ПППМ не охвачены положения статей 6.34–6.37 ЕПСВВП.

12. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 7:

а) статья 7.01: в ПППМ уточняется, что в случаях, когда в силу особенностей фарватера судоходство должно осуществляться менее чем в 40,00 м от берега, размещение судов на стоянке лагом разрешается лишь при том условии, если их совокупная ширина не превышает 11,45 м;

б) статья 7.02: в ПППМ предусмотрено, что стоянка запрещена в верхних и нижних аванпортах шлюзов, за исключением судов, находящихся в процессе шлюзования. Вместе с тем администрации шлюзов могут разрешать стоянку на ночь или в случае непогоды в нижних аванпортах при том условии, что это не создает помех для прохождения других судов;

с) статья 7.06: в ПППМ предусмотрено, что суда швартуются лагом от берега;

д) статья 7.08: в ПППМ не предусмотрено особых предписаний для судов, стоящих на фарватере, наливных судов, перевозящих опасные грузы, а также для пассажирских судов.

13. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 8:

а) статья 8.02: эти предписания охвачены в статье 9.05 ПППМ. Вместе с тем в ПППМ предусмотрены дополнительные и особые элементы.

В. Нидерланды

14. Администрация Нидерландов не требует наличия второго топового огня, предписанного в пункте 1 статьи 3.08, часть 2, для судов длиной менее 110 м.

15. Начиная с лета 2010 года, Правила судоходства по внутренним водным путям Нидерландов будут приводиться в соответствие с ЕПСВВП. В рамках этого процесса будут выявлены все отступления от глав 1-8 ЕПСВВП. Полный перечень отклонений намечается подготовить к весне 2011 года.

С. Российская Федерация

16. Что касается определения "высокоскоростное судно" в статье 1.01 а) 5 ЕПСВВП, то в Правилах плавания по внутренним водным путям России используется термин "скоростное судно" - судно, скорость движения которого составляет 30 км/час и более.

IV. Информация о других предписаниях в дополнение к главам 1-8 ЕПСВВП, если таковые имеются

A. Центральная комиссия судоходства по Рейну

17. В ходе предварительного анализа Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) и ЕПСВВП, проведенного секретариатом ЦКСР, были выявлены следующие дополнительные положения в главе 1:

а) статья 1.02: согласно пункту 1 ПППР, считается, что судоводитель обладает необходимой квалификацией, если он имеет свидетельство, соответствующее Рейнским правилам выдачи свидетельств судоводителей. Пункт 7 ПППР запрещает судоводителю обеспечивать управление судном, когда концентрация алкоголя в крови достигает 0,5‰ или более или когда количество употребленного алкоголя соответствует такой концентрации алкоголя в крови или эквивалентной концентрации в выдыхаемом воздухе (такое же запрещение применяется к членам экипажа согласно статье 1.03 ПППР);

б) статья 1.10: в ПППР предусмотрены дополнительные документы, помимо тех, которые перечислены в статьях 1.10 и 9.02 (6) ЕПСВВП, такие как свидетельство о принадлежности к рейнскому судоходству и удостоверения, выданные согласно правилам о персонале, обеспечивающим безопасность в секторе пассажирского судоходства;

в) статья 1.21: в пункте 2 ПППР предусмотрено, что для целей настоящих Правил транспортные средства-амфибии рассматриваются как малые суда;

г) статья 1.22: в ПППР имеется два дополнительных положения о возможных основаниях для издания временных предписаний;

18. В ходе предварительного анализа не было выявлено никаких дополнительных положений в главе 2.

19. В ходе предварительного анализа были выявлены следующие дополнительные положения в главе 3:

а) статья 3.01: согласно пункту 3 б) ПППР, счаленные группы, длина которых превышает 140 м, рассматриваются как толкаемые составы той же длины.

20. В ходе предварительного анализа не было выявлено никаких дополнительных положений в главе 4.

21. В ходе предварительного анализа не было выявлено никаких дополнительных положений в главе 5.

22. В ходе предварительного анализа были выявлены следующие дополнительные положения в главе 6:

а) статья 6.02: в пункте 2 ПППР указано, что положения статей 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, пункт 1, 6.10, 6.11 и 6.12, за исключением знака В.1, не применяются к малым судам, буксируемым составам и счальным группам, указанным в пункте 1 выше, или по отношению к ним. Суда, не являющиеся малыми судами, не обязаны применять положения статей 6.09, пункт 2, 6.13, 6.14 и 6.16 в отношении малых судов, буксируемых составов и счальных групп, указанных в пункте 1 выше;

б) статья 6.02-бис ПППР устанавливает особые правила плавания для малых судов³;

в) статья 6.32: статья 6.32 ПППР отличается по своей структуре от соответствующей статьи ЕПСВВП⁴.

23. В ходе предварительного анализа были выявлены следующие дополнительные положения в главе 7:

а) статья 7.01: в пункте 2 статьи 7.01 ПППР предусмотрено, что в случаях, когда в силу особенностей фарватера судоходство должно осуществляться менее чем в 40 м от берега, стоянка вдоль берега разрешена лишь для одного ряда судов.

24. В ходе предварительного анализа было выявлено, что в ЕПСВВП не охвачены следующие статьи ПППР⁵:

а) статья 8.01: Буксировка толкаемого состава или толкаемым составом;

б) статья 8.02: Толкаемые составы, в которые входят суда, не являющиеся толкаемыми баржами;

в) статья 8.03: Толкаемые составы, в которые входят баржи морских судов;

г) статья 8.04: Перемещение толкаемых барж вне толкаемых составов;

д) статья 8.05: Сцепные устройства толкаемых составов;

е) статья 8.06: Звуковая связь на борту составов;

ж) статья 8.07: Передвижение людей на борту толкаемых составов;

з) статья 8.08: Построение буксируемых составов;

и) статья 8.10: Безопасность на борту судов, на которых разрешена перевозка более 12 пассажиров.

В. Мозельская комиссия

25. В ходе предварительного анализа, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие дополнительные положения:

а) Глава 8 – Дополнительные положения

³ Текст этой статьи приведен в приложении.

⁴ Текст этой статьи приведен в приложении.

⁵ Тексты этих статей приведены в приложении.

- Статья 8.01 – Максимальные размеры судов и составов
- Статья 8.01-бис – Скорость хода
- Статья 8.02 – Буксировка толкаемого состава или толкаемым составом
- Статья 8.03 – Толкаемые составы, в которые входят суда, не являющиеся толкаемыми баржами
- Статья 8.04 – Толкаемые составы, в которые входят баржи морских судов
- Статья 8.06 – Сцепные устройства толкаемых составов
- Статья 8.07 – Звуковая связь на борту составов и судов, длина которых превышает 110 м
- Статья 8.08 – Передвижение людей на борту толкаемых составов
- Статья 8.11 – Безопасность пассажиров на борту
- Статья 8.12 – Использование пристаней для пассажирских судов
- b) Глава 9 – Особые правила плавания и стоянки
 - Статья 9.01 – Ограничения судоходства
 - Статья 9.02 – Проход через Мецкий шлюз вне установленного времени
 - Статья 9.03 – Движение на подходе к Кобленцким шлюзам
 - Статья 9.04 – Движение толкаемых составов в устье Мозеля
- c) Глава 10 – Ограничение судоходства во время паводка
 - Статья 10.01 – Отметки уровня паводка
 - Статья 10.02 – Нормы, которые надлежит соблюдать, когда достигнуты или превышены отметки уровня паводка
- d) Глава 11 – Защита водной среды и удаление отходов, образуемых на борту судов
 - Статья 11.06 – Обязанность проявлять бдительность при приеме горюче-смазочных материалов
 - Статьи 11.01–11.09 (за исключением статьи 11.06) охвачены в главе 10 ЕПСВВП.

С. Нидерланды

26. Начиная с лета 2010 года, Правила судоходства по внутренним водным путям Нидерландов будут приводиться в соответствие с ЕПСВВП. В рамках этого процесса будут определены другие предписания в дополнение к ЕПСВВП. Полный перечень таких других дополняющих предписаний намечается подготовить к весне 2011 года.

Д. Российская Федерация

27. В настоящее время правительство Российской Федерации готовит подробное описание отличий положений, содержащихся в Правилах плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, от ЕПСВВП. Подготовленный документ будет представлен в секретариат позднее.

Приложение

Статьи Полицейских правил плавания по Рейну (ППР), которые не охвачены в ЕПСВВП

Статья 6.02-бис: Особые правила плавания для малых судов

1. Малые моторные суда должны уступать дорогу малым немоторным судам.

2. Малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны уступать дорогу малым парусным судам.

3. Два малых моторных судна, курсы которых пересекаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, должны расходиться следующим образом:

а) когда они идут встречными или близкими к встречным курсами, каждое из них должно держаться правой стороны, пропуская другое судно слева;

б) когда они идут различными пересекающимися курсами, малое судно, которое видит другое судно справа, должно уступить дорогу последнему; это положение не препятствует применению статей 6.13, 6.14 и 6.16.

4. Два малых парусных судна, курсы которых пересекаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, должны расходиться следующим образом:

а) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;

б) когда оба судна идут одним и тем же галсом, судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

в) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

Малые парусные суда совершают обгон других малых парусных судов с наветренной стороны. Наветренной стороной должна считаться сторона борта, противоположного борту брасования грота.

5. Лавирующее малое парусное судно не должно маневрировать таким образом, чтобы малое судно, придерживающееся берега по правому борту, было вынуждено изменить свой курс.

Статья 8.01: Буксировка толкаемого состава или толкаемым составом

1. Буксировка толкаемого состава запрещена.

Вместе с тем толкаемые составы могут буксироваться при исключительных местных условиях и когда это не затрудняет судоходство.

2. Буксировка толкаемым составом запрещена. Вместе с тем, толкаемый состав может осуществлять буксировочные операции:

вверх по течению, если максимальные размеры не достигают 110 x 12 м,

вниз по течению, если максимальные размеры не достигают 86 x 12 м,

и если, кроме того, имеется соответствующая отметка в судовом свидетельстве толкача.

Группа, образуемая толкаемым составом, осуществляющим буксировочные операции, является буксируемым составом по смыслу пункта d) статьи 1.01, и толкаемый состав приравнивается к моторному судну во главе буксируемого состава.

Статья 8.02: Толкаемые составы, в которые входят суда, не являющиеся толкаемыми баржами

В толкаемый состав могут входить суда, не являющиеся толкаемыми баржами, если это конкретно допускается судовым свидетельством толкача и толкаемого судна.

Статья 8.03: Толкаемые составы, в которые входят баржи морских судов

1. Баржи морских судов могут находиться в голове толкаемых составов лишь в том случае, если:

а) баржа морского судна имеет носовую часть или

б) баржа морского судна сконструирована для движения в голове состава или

в) баржа морского судна размещена параллельно с обычной баржей и самая нижняя точка, ниже которой баржа морского судна не считается герметичной, находится не менее чем 1 м выше уровня воды.

2. В случае, указанном в пункте 1 выше, в головной части состава должны иметься якоря согласно Правилам освидетельствования судов на Рейне.

3. Компетентный орган может санкционировать отступления на коротких участках судоходного Рейна и на Большом эльзасском канале для составов, в которые входит не более двух барж морских судов и длина которых не превышает 86 метров.

Статья 8.04: Перемещение толкаемых барж вне толкаемых составов

Перемещение толкаемой баржи вне толкаемых составов допускается лишь:

а) в счале с моторным судном или в случае буксировки моторным судном, если в судовом свидетельстве обоих судов имеется соответствующая отметка;

б) на коротких участках при формировании или расформировании толкаемого состава в соответствии с предписаниями, изданными компетентным органом, или с его разрешения.

Статья 8.05: Сцепные устройства толкаемых составов

1. Сцепные устройства толкаемого состава должны обеспечивать прочность его соединения.
2. Должна быть обеспечена возможность простого и легкого соединения и разъединения цепных устройств.
3. Должно быть обеспечено равномерное натяжение цепных устройств соответствующими средствами, предпочтительно – специальными лебедками.
4. Для толкаемых составов шириной не более 12 м, в которые входят толкач и толкаемое судно, жесткое соединение между двумя судами может быть заменено сцепной системой, одобренной комиссией по освидетельствованию, которая обеспечивает контролируруемую свободу элементов состава.

Статья 8.06: Звуковая связь на борту составов

1. Если длина толкаемого состава превышает 110 м, должна иметься двусторонняя звуковая связь между рулевой рубкой толкача и головной частью состава.
2. В случае толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами, расположенными лагом, должна быть обеспечена двусторонняя звуковая связь между постами управления обоих толкачей.
3. В случае счаленных групп, образованных моторными судами, должна быть обеспечена двусторонняя звуковая связь между постами управления обоих судов.
4. В случае буксируемых составов должна быть обеспечена двусторонняя звуковая связь между постами управления всех судов.
5. Для обеспечения звуковой связи не должна использоваться сеть связи "судно – судно".

Статья 8.07: Передвижение людей на борту толкаемых составов

Передвижение людей на борту толкаемого состава должно быть легким и безопасным. Кроме того, промежутки, которые могут образовываться между отдельными единицами состава, должны быть оснащены надлежащими средствами обеспечения защиты.

Статья 8.08: Построение буксируемых составов

1. Расстояние между моторным судном в голове состава и первой буксируемой единицей не должно превышать 120 м. Вместе с тем в составе, движущемся вверх по течению и имеющем лишь одно буксируемое судно полной грузоподъемностью свыше 600 т, это расстояние может достигать 200 м.
2. Расстояние между двумя буксируемыми единицами не должно превышать 100 м.
3. Расстояние между двумя моторными судами в голове буксируемого состава не должно превышать 120 м.

Статья 8.10: Безопасность на борту судов, на которых разрешена перевозка более 12 пассажиров

К судам, на которых разрешена перевозка более 12 пассажиров и которые оборудованы для их пребывания на борту в ночное время суток, применяются нижеследующие положения:

а) На борту должен иметься план обеспечения безопасности с указанием задач членов экипажа и обслуживающего персонала в чрезвычайных ситуациях. На борту должны также иметься инструкции для пассажиров на случай течи, пожара и эвакуации судна.

Этот план обеспечения безопасности и эти инструкции должны быть вывешены в различных соответствующих местах.

б) Члены экипажа и обслуживающего персонала должны быть ознакомлены с планом обеспечения безопасности, упомянутом в пункте а) выше, и должны периодически проходить инструктажи по усвоению стоящих перед ними задач.

с) Во время пребывания пассажиров на борту пути эвакуации должны быть полностью свободны от каких бы то ни было препятствий. Двери и аварийные выходы, находящиеся на этих путях, должны свободно открываться с обеих сторон.

д) В начале каждого рейса продолжительностью более суток пассажиры должны получать инструкции по безопасности.

е) Пока пассажиры находятся на борту судна, в ночное время суток каждый час должен проводиться обход для проверки безопасности. Должна быть обеспечена возможность надлежащего контроля за выполнением этого обхода.