



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту****Рабочая группа по унификации технических предписаний  
и правил безопасности на внутренних водных путях****Пятьдесят четвертая сессия**

Женева, 13–15 февраля 2019 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний  
и правил безопасности на внутренних водных путях:****Европейские правила судоходства по внутренним  
водным путям (ЕПСВВП) (пятый пересмотренный  
вариант резолюции № 24)****Итоги двадцать девятого совещания Группы экспертов  
по ЕПСВВП и поправки к Европейским правилам  
судоходства по внутренним водным путям****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года), (ECE/TRANS/274, пункт 123).

2. На своей шестьдесят второй сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту приняла к сведению решения, принятые на двадцать девятом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП, которое состоялось 2 октября 2018 года, и поручила секретариату подготовить рабочий документ к пятьдесят четвертой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (ECE/TRANS/SC.3/207, пункты 30 и 31). Полный доклад о работе совещания, включая предложения по поправкам к ЕПСВВП, воспроизведен в приложении.



## Приложение

[Original: English/French]

### Решения двадцать девятого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП

1. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое двадцать девятое совещание 2 октября 2018 года, приурочив его к шестьдесят второй сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3, 3–5 октября 2018 года).

2. На совещании присутствовали г-н Б. Биркльхубер (Австрия), г-н Б. ван Акер (Бельгия), г-н Е. Бродский (Российская Федерация), г-н Г. Шиндлер (Дунайская комиссия, (ДК)), г-н Ж. Милкович (Международная комиссия по бассейну реки Сава (СК)), г-жа К. Пэддисон (Европейская ассоциация лодочного спорта (ЕАЛС)), г-жа А. Мирей Диас и г-жа В. Иванова (секретариат ЕЭК ООН).

3. Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и Мозельская комиссия сообщили, что они не могут принять участие в совещании.

4. Группа утвердила предварительную повестку дня (EG/2018/14 ЕПСВВП) со следующими изменениями.

I. Утверждение протокола двадцать восьмого совещания.

*Документ:* EG/2018/13 ЕПСВВП

II. Общий обмен информацией.

III. Предложения по поправкам к главе 10.

*Документы:* ЕПСВВП EG/2018/10, ЕПСВВП EG/2018/12, ЕПСВВП EG/2018/15 и неофициальный документ № 8 SC.3 (2018 года)

IV. Предложения по поправкам к статьям 1.07, 4.07, 7.06, 8.02, приложению 7 и новому приложению, касающемуся категорий судов.

*Документ:* EG/2018/11 ЕПСВВП

V. Согласование ЕПСВВП с Полицейскими правилами плавания по Рейну.

VI. Прочие вопросы.

VII. Следующее совещание.

#### I. Утверждение протокола двадцать восьмого совещания

5. Группа утвердила протокол своего двадцать восьмого совещания, состоявшегося 26 июня 2018 года в Женеве.

#### II. Общий обмен информацией

6. Г-н Шиндлер сообщил Группе о принятии на состоявшейся 29 июня 2018 года девяностой сессии ДК нового издания Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД), которые были полностью согласованы с пятым пересмотренным вариантом Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и вступят в силу 1 июля 2019 года. Государства – члены ДК уже работают над включением положений этого нового издания в свои национальные правила.

### III. Предложения по поправкам к главе 10

*Документы:* ЕПСВВП EG/2018/10, ЕПСВВП EG/2018/12, ЕПСВВП EG/2018/15 и неофициальный документ № 8 SC.3 (2018 года)

7. Группа продолжила рассмотрение поправок к главе 10, которые могут быть обусловлены пересмотром Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП, вариант 2014 года) на основе документа EG/2018/12 ЕПСВВП, представленного секретариатом КОВВП, и документа EG/2018/15 ЕПСВВП. Группа сопоставила английский и французский тексты определений, применяемых в ЕПСВВП, КОВВП и Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), и предложила внести следующие изменения в главу 10.

a) Статья 10.01, пункт 1

в тексте на английском языке *заменить* «occurring from» на «generated from»; «wastes» на «waste»;

в тексте на французском языке *заменить* «produits par» на «survenant lors de»;

b) Статья 10.01, пункт 1 a), *изменить* следующим образом:

«"отходы, образующиеся на борту": вещества или предметы, которые определены в подпунктах b)–f h) и от которых избавляется их владелец или от которых он намерен либо обязан избавиться;»

c) Статья 10.01, пункт 1 b), *заменить* «при эксплуатации судна» на «в результате эксплуатации судна»;

d) Статья 10.01, пункт 1 c), в соответствии с ВОПОГ *изменить* следующим образом:

«"Маслосодержащие отходы, образующиеся при эксплуатации судна", означают отработавшие масла, трюмные воды и прочие маслосодержащие отходы, такие как отработавшая консистентная смазка, отработавшие фильтры, промасленная ветошь, резервуары и тара с этими отходами;»

e) Статья 10.01, пункт 1 k), текст на английском языке *изменить* следующим образом:

«"Reception station" means a vessel, a floating establishment or facility on shore approved by the competent authorities for receiving waste generated on board;»

Текст на русском языке *изменить* следующим образом: «"приемная станция": судно, плавучая установка для берегового сооружения, имеющие разрешение компетентных органов на прием отходов, образующихся на борту судов;»

В тексте на французском языке *заменить* «agrées» на «agrée»;

f) Статья 10.01, пункт 2 c), *изменить* следующим образом:

«"отстой": смеси остатков груза с мыльевой водой, ржавчиной или отходами от очистки, которые поддаются или не поддаются откачке;»

8. Группа решила не включать в ЕПСВВП определение бункеровочной станции.

9. Группа выразила мнение о том, что содержащиеся в ВОПОГ определения маслосодержащих отходов, образующихся при эксплуатации судна, и отстоев могли бы быть приведены в соответствие с вышеуказанными изменениями.

10. Группа поручила секретариату проинформировать секретариат КОВВП о принятых на совещании решениях. Необходимо дополнительно разъяснить следующие термины:

a) статья 10.01, пункт a), «the holder» («держатель»);

b) применяемое в КОВВП определение «bunkering station» («бункеровочной станции»).

11. Группа приняла к сведению переданную Австрией, Беларусью, Германией, Нидерландами, Румынией, Российской Федерацией, Сербией, Словакией и Украиной информацию о национальных предписаниях, касающихся запрещения сброса сточных вод (неофициальный документ № 8 SC.3 (2018 года)). Австрия отметила, что Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП 2017), содержит переходное положение относительно требования о том, что пассажирские суда должны быть оборудованы цистернами для сбора бытовых стоков и установкой по обработке сточных вод.

12. Группа постановила продолжить обсуждение этого пункта повестки дня на своем следующем совещании.

#### **IV. Предложения по поправкам к статьям 1.07, 4.07, 7.06, 8.02, приложению 7 и новому приложению, касающемуся категорий судов**

*Документ:* EG/2018/11 ЕПСВВП

13. Группа продолжила обсуждение возможных изменений к ЕПСВВП на основе документа EG/2018/11 ЕПСВВП (предложения по приведению ЕПСВВП в соответствие с положениями Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) с поправками, внесенными на основании резолюций ЦКСР, принятых в 2015–2017 годах). Секретариат напомнил о замечаниях к статье 4.07, высказанных на пятьдесят третьей сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/106, пункты 21 и 23).

14. Группа постановила изменить статью 1.07 следующим образом:

а) Пункт 2, *включить* новый пункт следующего содержания:

**«Если во время плавания впереди судна возникает непросматриваемая зона, то ее можно компенсировать также оптическими средствами, обеспечивающими четкое изображение без деформаций в пределах достаточного поля зрения. Если впереди судна из-за загрузки отсутствует достаточная видимость при прохождении под мостами и через шлюзы, то это отсутствие видимости при проходе можно компенсировать с помощью плоских отражающих перископов, радиолокационных установок или наблюдательного поста, поддерживающего постоянную связь с рулевой рубкой.»**

б) *Включить* новый пункт 2а следующего содержания:

**«В отступление от требований первого предложения пункта 2 статьи 1.07 прямая видимость может быть ограничена до 500 м прямо по носу судна в случае одновременного использования радиолокационного и видеооборудования, если:**

**а) это вспомогательное оборудование обеспечивает видимость от 350 до 500 м по носу судна;**

**б) выполняются требования пункта 1 статьи 6.32;**

**с) радиолокационные антенны и видеокамеры установлены на носу судна;**

**д) это вспомогательное оборудование признается компетентными органами соответствующим требованиям.»**

с) Пункт 4 *изменить* следующим образом:

**«Остойчивость судов, перевозящих контейнеры, должна обеспечиваться в любое время. До начала погрузки и разгрузки, а также до отхода судоводитель должен доказать, что была проведена проверка остойчивости.**

**Результаты проверки остойчивости и фактический грузовой план должны храниться на борту судна и быть в любой момент доступны. Кроме того, на борту судна должны находиться касающиеся остойчивости документы согласно требованиям компетентного органа.**

**Проверка остойчивости необязательна для судов, перевозящих контейнеры, если судно может быть загружено по всей ширине:**

**а) не более чем тремя рядами контейнеров и при загрузке контейнеров не более чем в один ярус начиная со дна трюма; либо**

**б) четырьмя или более рядами контейнеров и только при загрузке контейнеров не более чем в два яруса начиная со дна трюма.»**

15. Группа постановила изменить статью 4.07 следующим образом:

а) Пункт 1, подпункт b), *включить* следующее:

«малые суда, за исключением:

- полицейских судов, оснащенных радиолокационным оборудованием; и
- [судов, имеющих акт освидетельствования]<sup>1</sup>;»

б) В пункте 2 *заменить* «к судам, находящимся в базах для стоянок, официально назначенных компетентными органами» *на*

**а) к судам, находящимся в базах для стоянок, официально назначенных компетентными органами;**

**б) если компетентный орган предусмотрел отступление в отношении водных пространств, отделенных инфраструктурой от судоходного фарватера,**

**с) в отношении полицейских судов, если передача данных АИС может помешать выполнению полицейских задач;»**

с) *Включить* новый пункт 3а следующего содержания:

**«Компетентные органы могут требовать на отдельных внутренних водных путях, на которых имеются официальные ЭНК ВС<sup>2</sup>, чтобы суда, оснащенные прибором АИС для внутреннего судоходства, за исключением паромов, были также оснащены прибором СОЭНКИ ВС в режиме передачи информации.**

**Прибор СОЭНКИ ВС в режиме передачи информации, сопоставимый прибор для отображения карт и электронная навигационная карта для внутреннего судоходства должны соответствовать Минимальным требованиям в отношении приборов СОЭНКИ ВС в режиме передачи информации и сопоставимых приборов для отображения карт для использования данных АИС для внутреннего судоходства на борту судов.»**

d) Пункт 4 *изменить* следующим образом:

**«4. В соответствии с главой 2 Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и соответствующей рекомендации МСЭ должны передаваться по крайней мере следующие сведения:**

<sup>1</sup> Формулировка будет доработана на следующем заседании.

<sup>2</sup> Электронная навигационная карта.

- a) идентификационное обозначение пользователя (идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);
- b) название судна;
- c) тип судна или состава **в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях**<sup>3</sup>;
- d) единый европейский идентификационный номер (ENI) судна или номер ИМО;
- e) общая длина судна или состава (с точностью до дм);
- f) общая ширина судна или состава (с точностью до дм);
- g) местоположение (ВГС-84);
- h) скорость относительно земли (SOG);
- i) путь относительно земли (COG);
- j) время срабатывания электронного устройства определения местонахождения;
- k) навигационный статус (~~например, на ходу с использованием двигателя, на якоре, у причала~~);
- l) опорная точка для местонахождения с точностью до м (например, антенна ГНСС);
- m) точность местонахождения (~~ГНСС/ДГНСС~~)<sup>4</sup>;
- n) ~~тип электронного устройства определения местоположения (например, ГСОМ, Галилео, ГЛОНАСС)~~<sup>7</sup>»

e) Пункт 5, *изменить* следующим образом:

«5. После каждого изменения судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:

- a) общей длины;
- b) общей ширины;
- c) типа состава **в соответствии с Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях**;
- d) навигационного статуса;
- e) опорной точки для местонахождения.»

f) Пункт 6 *изменить* следующим образом:

«6. Малые суда могут быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства, прибором АИС класса А или прибором АИС класса В. Приборы АИС для внутреннего судоходства должны соответствовать Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и радиотелефонным требованиям. Приборы АИС класса А должны соответствовать правилам ИМО. Приборы АИС класса В должны соответствовать ~~международным телекоммуникационным и электротехническим~~ **правилам требованиям Рекомендации ITU-RM.1371, директивы 1999/5/ЕС (о радиооборудовании и телекоммуникационных терминалах) и международному стандарту IEC 62287-1 или IEC 62287-2 (включая управление каналами DSC). Прибор АИС должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии, и введенные в прибор АИС параметры в любой момент должны соответствовать действительным параметрам судна или состава.**»

<sup>3</sup> См. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12, пункт 17.

<sup>4</sup> См. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12, пункт 15.

## **V. Согласование ЕПСВВП с Полицейскими правилами плавания по Рейну**

16. Группа приняла к сведению внесенные за последнее время поправки к ПППР, которые содержатся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/17, и решила продолжить их обсуждение в ходе будущих совещаний.

## **VI. Прочие вопросы**

### **Следующий пересмотр ЕПСВВП**

17. Группа считает, что следующий пересмотр ЕПСВВП следует запланировать на 2020 год. В этой связи после завершения работы по предложениям, представленным ЦКСР, было бы желательно провести сопоставление обновленного сводного варианта ПППР и ЕПСВВП.

## **VII. Следующее совещание**

18. Группа экспертов по ЕПСВВП была проинформирована секретариатом о возможных сроках и месте проведения тридцатого совещания в Страсбурге в течение первой недели февраля 2019 года по приглашению ЦКСР. Секретариат проинформирует членов группы об окончательном решении. В качестве альтернативы предварительная дата ее следующего совещания назначена на 12 февраля 2019 года параллельно с пятьдесят четвертой сессией SC.3/WP.3.

---