



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят пятая сессия

Женева, 12–14 октября 2011 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

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

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

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

Записка секретариата

I. Мандат

1. На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) подчеркнула важность должного процесса обеспечения применения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и решила, что секретариат распространит специальный вопросник для сбора информации о процессе обеспечения применения четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП, содержащегося в документе ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4 (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, отличающимся от ЕПСВВП. SC.3/WP.3 просила правительства и речные комиссии передать свои ответы в секретариат, с тем чтобы он мог подготовить сводный документ (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, пункт 11).
3. Собранная информация, основанная на ответах, полученных от правительств Беларуси, Болгарии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Сербии, Словакии и от Мозельской комиссии, была представлена пятьдесят четвер-

той сессии SC.3 в качестве документа о ходе осуществления ЕПСВВП 2010 года (ECE/TRANS/SC.3/2010/5 и Add.1). SC.3 поручила секретариату продолжить сбор информации об осуществлении ЕПСВВП и представить обновленный доклад на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 23). Рабочая группа также просила секретариат включить в доклад отдельную главу о деятельности речных комиссий и список стран, которые уже ввели или вводят четвертое пересмотренное издание ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 22).

4. В 2011 году SC.3/WP.3 продолжила сбор информации, получаемой от стран, и неофициальный вариант обновленного документа о ходе осуществления ЕПСВВП, включающий информацию, полученную от Бельгии и Германии, был подготовлен к ее тридцать восьмой сессии, которая состоялась 16–18 февраля 2011 года (SC.3/WP.3, неофициальный документ № 1, 2011 год). С тех пор ответ был получен также от Украины.

5. В настоящем документе содержится информация по следующим вопросам:

а) осуществление ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями (часть II);

б) существующие региональные и национальные особые предписания, сообщенные в соответствии с главой 9 ЕПСВВП (часть III);

в) другие отличия от статей глав 1–8, помимо тех, которые перечислены в главе 9 (часть IV):

г) другие национальные и региональные предписания, которые дополняют главы 1–8 (часть V).

6. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению обновленную информацию об осуществлении ЕПСВВП и предложить правительствам и речным комиссиям, которые еще не сделали этого, заполнить вопросник и как можно скорее передать свои ответы в секретариат. Рабочая группа, возможно, пожелает также предложить Группе экспертов по ЕПСВВП начать пересмотр главы 9 ЕПСВВП на основе информации, содержащейся в настоящем документе.

II. Осуществление ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями

A. Применение ЕПСВВП государствами-членами

7. В соответствии с информацией, полученной секретариатом при подготовке годового доклада о положении в связи с применением резолюций ЕЭК ООН в области внутреннего судоходства и документа о ходе осуществления ЕПСВВП, а также в ходе совещаний Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшихся в 2010–2011 годах, национальное законодательство нижеследующих государств – членом ЕЭК ООН полностью (А) или частично (Р) основано на ЕПСВВП:

<i>Страна</i>	<i>Статус ЕПСВВП</i>	<i>Дополнительная информация</i>
Австрия	A	После принятия четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП Австрия способствовала согласованию ЕПСВВП и Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) ¹ .
Беларусь	A	
Бельгия	P	Бельгия завершила процесс сопоставления своего национального законодательства, которое было близко к предыдущему изданию ЕПСВВП, с четвертым пересмотренным изданием ЕПСВВП. Результаты этого сопоставления были переданы в секретариат ЕЭК ООН ² .
Болгария	A	Болгария применяет новое издание ОППД, основанное на четвертом пересмотренном издании ЕПСВВП ³ .
Венгрия	A	
Германия	A	
Ирландия	Св. нет	
Италия	Св. нет	
Литва	A	
Люксембург	C	
Нидерланды	A	Правительство Нидерландов недавно приняло стратегию согласования национального законодательства в области внутреннего судоходства. Утвержденный подход предусматривает сопоставление существующих шести сводов правил (национальных и основанных на конвенциях в случае международных водных путей) с четвертым пересмотренным изданием ЕПСВВП. Цель состоит в том, чтобы иметь единый закон по внутреннему водному транспорту, основанный на ЕПСВВП, к 2015 году (сопоставление должно быть завершено к 2013 году) ⁴ .
Польша	A	
Республика Молдова	Св. нет	

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

² Информация, представленная на двенадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 10 декабря 2010 года.

³ Информация, переданная в секретариат в июле 2011 года.

⁴ Информация, представленная на двенадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 10 декабря 2010 года.

<i>Страна</i>	<i>Статус ЕПСВВП</i>	<i>Дополнительная информация</i>
Российская Федерация	P	В настоящее время правительство Российской Федерации готовит подробный перечень отличий положений, содержащихся в Правилах плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, от ЕПСВВП. Этот перечень в его окончательном виде будет передан в секретариат.
Румыния	A	
Сербия	A	
Словакия	A	
Соединенное Королевство	N	
Соединенные Штаты	N	
Украина	A	
Финляндия	N	
Франция	C	
Хорватия	A	
Чешская Республика	A	
Швейцария	A	

В. Применение ЕПСВВП речными комиссиями

8. 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 четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП. Этим решением государствам – членам ДК рекомендуется применять пересмотренные правила с 1 января 2012 года;

б) Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР): секретариат ЦКСР представил частичный ответ на вопросник по осуществлению ЕПСВВП, однако сопоставление четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП с Полициейскими правилами плавания по Рейну еще не завершено. Эта работа будет проделана в тесном сотрудничестве с Мозельской комиссией на основе немецкого текста ЕПСВВП, который, как ожидается, будет подготовлен в окончательном виде летом 2011 года⁵;

⁵ Информация, представленная на двенадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 10 декабря 2010 года.

с) Мозельская комиссия (МК): секретариат МК завершил сопоставление Полицейских правил МК с Полицейскими правилами плавания по Рейну. В настоящее время он приступает к сопоставлению ЕПСВВП с правилами плавания по Рейну и Мозелю. Важным предварительным условием этой работы является наличие немецкого текста четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП, и МК сотрудничает с ЦКСР и ЕЭК ООН в подготовке окончательного варианта перевода⁶;

d) Международная комиссия по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава или КС): четвертое пересмотренное издание ЕПСВВП было включено в правила Комиссии по реке Сава решением № 1S-24-O-10-27/2-2 КС от 27 октября 2010 года, которое вступило в силу 1 июня 2011 года⁷.

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

9. В приведенной ниже таблице представлены ответы на вопросник по ЕПСВВП, полученные от правительств Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Турции, Украины и Чешской Республики и 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 судовом 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);

⁶ Информация, представленная на двенадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 10 декабря 2010 года.

⁷ Информация, представленная на двенадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП 10 декабря 2010 года.

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 термина "водный мотоцикл" используется термин "гидроцикл");
 2. Германия (термин "водный мотоцикл" не включен в правила внутреннего водного транспорта Германии (Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung). Этот вопрос регулируется специальными инструкциями по водным мотоциклам);
 3. Литва;
 4. Нидерланды (все такие суда охватываются термином "водный скутер", определение которого содержится в статье 1.01 а) 18 правил Нидерландов);
 5. Сербия (определение то же самое, однако вместо термина "водный мотоцикл" используется термин "скутер");
 6. Словакия;
 7. Турция
 8. Российская Федерация (термин "водный мотоцикл" в официальных документах используется, но при этом определение данного термина отсутствует);
 9. 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. Бельгия;
 2. 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, судоводитель первого судна может выполнять обязанности судоводителя толкаемой баржи);
 3. Литва;
 4. Турция;
 5. Украина (в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача с левой стороны является водителем состава);

- б. 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 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. Германия (на отдельных участках с весьма ограниченным движением, несложными условиями плавания и при отсутствии пассажирского движения возраст для управления малыми судами – 12 лет, при условии что 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);
 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);
 - б. 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);
 7. Российская Федерация (не моложе 18 лет);
 8. 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);
 9. Словакия (с 16 лет, если судно используется для занятий спортом);
 10. Турция;
 11. Украина (не моложе 18 лет);
 12. Чешская Республика;

13. Мозельская комиссия (не имеется положений в отношении возраста для управления малым судном без собственной механической тяги).
- 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. 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 должны находиться на борту судна (на основе рейнских предписаний));
 3. Литва (документы, упомянутые в подпунктах a), c)-e) и h)-m) статьи 9.02 (6));
 4. Нидерланды (документы, упомянутые в пункте 1 статьи 9.02, и свидетельство о регистрации для высокоскоростных малых судов);
 5. Российская Федерация (документы, упомянутые в подпунктах с)-f), h), l)-n), q) и s) статьи 9.02 (6));
 6. Сербия (все документы, упомянутые в статье 9.02 (6) плюс журнал учета отходов, а также журнал инспекции);
 7. Словакия (документы, упомянутые в подпунктах e), h), j)-n) и q)-s) статьи 9.02 (6));
 8. Турция (документы, упомянутые в подпунктах a), c), e), h), l), o), p) и s) статьи 9.02 (6));
 9. 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 19.04.2001 (№ 225));
 10. Мозельская комиссия (документы, упомянутые в подпунктах a)-г). 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 a) 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, должны иметь свое название или свою эмблему на обеих сторонах своего корпуса или на прикрепленных табличках или щитках);

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 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. Литва (данный вопрос рассматривается);
4. Российская Федерация (значительные различия по сравнению с ЕПСВВП в несении дневной сигнализации);
5. Турция;
6. Украина (национальных правил несения дневной сигнализации не существует, за исключением статей 3.27, 3.28 и 3.36, пункт 1);
7. 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 судом на ходу, которые не поддаются контролю. Однако в условиях ограниченной видимости суда должны нести ночную ходовую сигнализацию).

Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания

Статья 3.08, пункт 1	<p>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):</p> <ol style="list-style-type: none">1. Беларусь (да, только в отношении подпункта а));2. Бельгия (да, только в отношении подпункта б) (4 м для судов длиной менее 40 м));3. Германия (да, в отношении подпунктов а) и б). Правилами определяется лишь то, что должны быть установлены кормовой и топовый огни, без указания высоты);4. Российская Федерация (да, в отношении подпунктов а) и б));5. Турция (да, только в отношении подпункта а));6. Чешская Республика (да, только в отношении подпункта а): 4 м);7. Мозельская комиссия (да, только в отношении подпункта б) и только для судов длиной менее 40 м).
Статья 3.09, пункт 1 а)	<p>В соответствии с пунктом 3 статьи 9.04 следующие администрации предписывают высоту верхнего топового огня менее 5 м:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Беларусь;2. Бельгия (да, только в отношении подпункта б) (4 м для судов длиной менее 40 м);3. Германия (правилами определяется лишь то, что должен быть установлен кормовой огонь, без указания высоты);4. Российская Федерация;5. Чешская Республика;6. Мозельская комиссия (да, но только для судов длиной менее 40 м).
Статья 3.10, пункт 1	<p>В соответствии с пунктом 4 статьи 9.04 следующие администрации предписывают а) использование ясных огней на водных путях небольшой ширины или б) разрешить несение топовых и бортовых огней на толкаче:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Беларусь (да, только в отношении подпункта б));2. Бельгия (да, только в отношении подпункта б), при условии что огни расположены в самой широкой части толкаемого состава);3. Германия (высота 5 м для топового огня не указана);4. Литва (подпункт а) в процессе рассмотрения; да, в отношении подпункта б));

Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания

5. Российская Федерация (да, в отношении подпунктов а) и б));
 6. Сербия (да, в отношении подпунктов а) и б));
 7. Турция (да, в отношении подпунктов а) и б));
 8. Украина (да, только в отношении подпункта б));
 9. Чешская Республика (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. Болгария;
 2. 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);
 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 б) предписывают вместо синих огней (или конусов) красные огни (или конусы):
1. Беларусь (да, только в отношении подпункта б));
 2. Бельгия (да, только в отношении подпункта б));
 3. Литва (да, в отношении подпунктов а) и б));
 4. Российская Федерация (да, в отношении подпункта б));
 5. Сербия (да, в отношении подпункта а) и да, в отношении подпункта б) – только в случае судов, перевозящих взрывчатые вещества);
 6. Турция (да, только в отношении подпункта б));
 7. Украина (да, только в отношении подпункта а)).

Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания

- Статья 3.16 В соответствии с пунктом 7 статьи 9.04 следующие администрации предписывают для паромов другую сигнализацию:
1. Беларусь;
 2. Германия (не предписывается дневная сигнализация для паромов и для паромов, пользующихся преимущественным правом прохода, поскольку в Германии этого не предусмотрено);
 3. Российская Федерация;
 4. Словакия;
 5. Турция;
 6. Мозельская комиссия (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).
- 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. Беларусь;
 2. Болгария;
 3. Германия;
 4. Литва (в процессе рассмотрения);
 5. Сербия;
 6. 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. Турция;
 2. Чешская Республика (желтый огонь для спасательных судов).

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

- Статья 4.01 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):

Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания

1. Бельгия;
2. Болгария;
3. Германия;
4. Литва;
5. Нидерланды;
6. Сербия;
7. Словакия;
8. Турция;
9. Чешская Республика;
10. 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. 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);
4. 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. Бельгия;
 2. Германия;
 3. 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");
 4. Российская Федерация (помимо предписания "маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступали дорогу" имеются другие правила для плавания маломерных судов);
 5. Турция;
 6. Украина (подробная информация передана в секретариат);
 7. 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 (если два судна идут встречными курсами и может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое идет по правой стороне фарватера, не изменяет своего курса, а другое судно должно уступить ему путь);
 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.

Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания

- Статья 6.05 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила по встречному плаванию:
1. Бельгия (если два судна идут встречными курсами и может возникнуть опасность столкновения, то судно, которое идет по правой стороне фарватера, должно продолжать двигаться своим курсом, а другое судно должно уступить ему путь);
 2. Германия;
 3. 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));
 4. Российская Федерация (только для судов, буксирующих плоты);
 5. Турция;
 6. 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. 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 счаленная группа, максимальные размеры которой 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 группам, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м);
 4. Турция;

5. 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. Беларусь;
 2. Германия (никаких правил плавания вблизи судов, ограниченных в возможности маневрировать, не предусмотрено);
 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;
 6. Украина (подробная информация передана в секретариат).
- 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. Нидерланды (правила имеют незначительные отличия от ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для разводки мостов);
 4. Российская Федерация;
 5. Украина (подробная информация передана в секретариат);
 6. Мозельская комиссия (в статье 6.26 ПППМ содержатся положения, касающиеся прохода спортивными судами камерных шлюзов и узких мест).

Положения ЕПСВВП Региональные и национальные особые предписания

- 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. Беларусь;
 2. Германия;
 3. Нидерланды (правила являются весьма схожими с ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для открытия шлюзов. Запрещается заправка топливом внутри шлюзов);
 4. Российская Федерация;
 5. 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. 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;
 5. Украина (статья 6.28-бис не включена в национальные правила).

- Статья 6.30 В соответствии с пунктом 12 статьи 9.07 следующие администрации предписывают другие общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости:
1. Беларусь;
 2. Бельгия (для принятия решения об остановке или продолжении плавания и для определения надлежащей скорости судно, которое плавает, используя радиолокатор, может принимать во внимание информацию с радиолокатора. Однако оно должно учитывать условия ограниченной видимости, в которых движутся другие суда);
 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 применения его только на некоторых водных путях и б) предписывают дополнительные положения для судов, плавающих с помощью радиолокаторов:
1. Германия;
 2. 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);
 3. Российская Федерация (да, в отношении подпунктов а) и б));
 4. Словакия (да, в отношении подпункта а));
 5. Турция (да, в отношении подпунктов а) и б));

6. Украина (национальные правила не предусматривают применения трехтонального сигнала);
7. Мозельская комиссия (ПППМ не предписывается подача трехтонального сигнала).
- 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 (в статье 4.05);
 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. Мозельская комиссия

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

а) 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;

б) статья 2.04: в ПППМ делается ссылка на Правила освидетельствования судов на Рейне, а не резолюцию № 61 ЕЭК ООН.

В. Нидерланды

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

12. 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 отличия от глав 1–8 ЕПСВВП.

С. Российская Федерация

13. 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/ч и более.

Д. Украина

14. В дополнение к особым национальным предписаниям, перечисленным в таблице выше, национальные правила Украины отличаются от следующих статей ЕПСВВП (содержание национальных правил передано в секретариат):

- а) статья 1.12: "Опасные предметы на борту; потеря предметов; препятствия";
- б) статья 3.34: "Дополнительная сигнализация судов, ограниченных в возможности маневрировать";
- в) статья 4.01: "Общие положения";
- д) статья 6.02: "Малые суда: общие правила";
- е) статья 6.22-бис: "Плавание вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать";
- ф) статья 6.24: "Проход под мостами и проход плотин: общие положения";
- г) статья 6.25: "Проход под постоянными мостами";
- х) статья 6.26: "Проход через разводные мосты";
- и) статья 6.29: "Порядок прохода через шлюзы";
- ж) статья 6.32: "Плавание при помощи радиолокатора".

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

A. Центральная комиссия судоходства по Рейну

15. Выводы предварительного анализа Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) и ЕПСВВП, проведенного секретариатом ЦКСР, были опубликованы в первом издании документа о ходе осуществления ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/2010/5/Add.1, пункты 12–19).

В. Мозельская комиссия

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

С. Нидерланды

17. 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.

Д. Российская Федерация

18. В настоящее время правительство Российской Федерации готовит подробный перечень отличий положений, содержащихся в Правилах плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, от ЕПСВВП. Этот перечень в его окончательном виде будет передан в секретариат.
