



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестьдесят первая сессия**

Женева, 4–6 октября 2017 года

Пункт 6 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)****Осуществление Европейских правил судоходства
по внутренним водным путям (ЕПСВВП)
(документ о ходе осуществления ЕПСВВП)****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.
2. На своей пятьдесят девятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) одобрила проект вопросника по особым региональным и национальным предписаниям, обновленный с должным учетом пятого пересмотренного варианта ЕПСВВП, и просила секретариат распространить его среди государств-членов и речных комиссий в целях обновления документа о ходе осуществления ЕПСВВП и главы 9.
3. Если не указано иное, то настоящий документ является пересмотренным вариантом документа ECE/TRANS/SC.3/2014/5, обновленного на основе ответов Австрии, Болгарии и Румынии (ECE/TRANS/SC.3/2016/7), Венгрии и Чешской Республики (ECE/TRANS/SC.3/2016/17), Словакии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4), Беларуси (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11 и неофициальный документ № 11 SC.3/WP.3), Российской Федерации (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/22), Савской комиссии (неофициальный документ № 13 SC.3/WP.3 (2017 год)) и Бельгии (информация, препровожденная в июле 2017 года).



4. SC.3, возможно, пожелает рассмотреть и одобрить этот обновленный документ о ходе осуществления ЕПСВВП. SC.3, возможно, пожелает также передать настоящий документ Группе экспертов по ЕПСВВП в целях обновления главы 9 ЕПСВВП.

II. Осуществление ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями

A. Применение ЕПСВВП государствами-членами

5. В соответствии с информацией, полученной секретариатом о положении с применением резолюций ЕЭК ООН, касающихся внутреннего судоходства, национальные правила судоходства по внутренним водным путям указанных ниже государств – членов ЕЭК ООН полностью (А) или частично (Р) основываются на ЕПСВВП.

Страна	Ход осуществления ЕПСВВП		Дополнительная информация
	ЕПСВВП 4	ЕПСВВП 5	
Австрия	А		Положения ЕПСВВП 4 были перенесены в национальное законодательство Австрии нормативным предписанием «Wasserstraßen-Verkehrsordnung BGBl. II Nr. 289/2011» с поправками, внесенными BGBl. II Nr. 410/2011, BGBl. II Nr. 81/2012 и BGBl. 60/2013
Беларусь	А		
Бельгия	А	С	Общие полицейские правила плавания по внутренним водным путям (ОППВВП) (Королевский указ от 24 сентября 2006 года) основаны на ЕПСВВП 4. Ведется работа по приведению правил внутреннего плавания в соответствие с положениями ЕПСВВП 5
Болгария	А		Болгария применяет новое издание Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД), основанных на ЕПСВВП 4
Хорватия	А	А ¹	
Чешская Республика	А		
Финляндия	Н	Н	
Франция	С		Новые Общие правила полицейского контроля (ОППК) применяются во Франции на основании указов № 2013-251 и 2013-253, содержащих Кодекс транспорта. ОППК содержат положения R.4241-1 и проч., которые должны вступить в силу 1 сентября 2014 года. Имплементирующий указ (о включении технических положений ЕПСВВП в национальное законодательство) ожидался в 2013 году ²
Германия	А		Рекомендации ЕПСВВП в максимально возможной степени были включены в национальные Полицейские правила плавания по внутренним водным путям. Оба добавления также были приняты во внимание в ходе пересмотра этих Полицейских правил с учетом национальных условий

¹ Информация, представленная на сорок восьмой сессии SC.3/WP.3.

² По состоянию на ноябрь 2014 года; новой информации не поступало.

Страна	Ход осуществления ЕПСВВП		Дополнительная информация
	ЕПСВВП 4	ЕПСВВП 5	
Венгрия	A		
Ирландия	N	N	
Италия	N		
Литва	A	C	Применительно к ЕПСВВП 5 необходимое национальное законодательство находится в процессе разработки ³
Люксембург	C		
Нидерланды	C		В 2011 году правительство Нидерландов приняло стратегию согласования национального законодательства в области внутреннего судоходства. Для целей проведения сопоставления действующих правил, которые различаются по шести регионам, с ЕПСВВП 4, последние были переведены на голландский язык. Поставлена задача иметь к 2015 году один законодательный документ по внутреннему судоходству, основанный на ЕПСВВП ⁴
Норвегия	N	N	
Польша	A		В Польше применяется указ Министерства инфраструктуры от 28 апреля 2003 года о Правилах плавания по внутренним водным путям, основанных на ЕПСВВП ⁵
Республика Молдова	N		
Румыния	A	C	Ожидается, что ЕПСВВП (пересмотр 5) войдут полностью в следующее издание «Основных положений, регулирующих плавание по Дунаю»
Российская Федерация	P		Ведется работа по пересмотру национальных Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации
Сербия	A		
Словакия	A	A	ЕПСВВП (пересмотр 5) полностью применяются на основании Закона № 338/2000 Сб. о судоходстве по внутренним водным путям и изменениях к ряду законов, с дополнениями и изменениями
Швейцария	P	P	Швейцария является членом Центральной комиссии судоходства по Рейну и применяет Полицейские правила плавания по Рейну (ПППР)
Турция	N	N	
Украина	A	C ⁶	Ведется работа по приведению национальных правил в соответствие с положениями ЕПСВВП 5

³ Информация, представленная на шестидесятой сессии SC.3 в 2016 году.

⁴ Информация, представленная на девятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшемся 12 февраля 2013 года.

⁵ Информация, переданная в секретариат в августе 2014 года.

⁶ Информация, представленная на пятьдесят первой сессии SC.3/WP.3.

Страна	Ход осуществления		Дополнительная информация
	ЕПСВВП	ЕПСВВП	
ЕПСВВП 4 ЕПСВВП 5			
Соединенное Королевство	N	N	
Соединенные Штаты Америки	N	N	

Пояснения:

- A – резолюция применяется
- C – вопрос о применении рассматривается
- N – резолюция не применяется
- P – резолюция применяется частично
- Незаполненная графа – информация отсутствует

В. Применение ЕПСВВП речными комиссиями

6. Дунайская комиссия

На семьдесят пятой пленарной сессии, состоявшейся 14 декабря 2010 года, Комиссия приняла решение (CD/SES 75/24) об издании Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД), которые предусматривают применение положений ЕПСВВП 4. В настоящее время ведется работа по подготовке нового варианта ОППД, соответствующего ЕПСВВП 5. Проект будет рассмотрен Рабочей группой по техническим вопросам в октябре 2017 года с целью его принятия на восемьдесят девятой сессии Дунайской комиссии⁷.

7. Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР)

ЦКСР провела подробный анализ различий между положениями ЕПСВВП 5 и Полицейскими правилами плавания по Рейну (ПППР)⁸:

- около 120 предписаний ЕПСВВП и ПППР гармонизированы;
- как минимум 150 предписаний ЕПСВВП планируется включить в ПППР;
- Рабочая группа ЦКСР по полицейским правилам предложила изменения примерно к 80 предписаниям ЕПСВВП, из которых 31 было принято и учтено в ЕПСВВП 5, при этом около 40 предписаний по-прежнему различаются;
- из примерно 70 изменений, предложенных ЦКСР, в ЕПСВВП 5 нашли отражение порядка 50 предложений по изменению рисунков сигнальных знаков, регулирующих судоходство по водным путям (приложение 7).

Если говорить о гармонизации правил плавания, то, как отметила ЦКСР, из общего количества порядка 430 предписаний по меньшей мере 130 предписаний ПППР (издание 2012 года) отличаются от содержащихся в ЕПСВВП 5. Позднее ряд положений был изменен, но это не нашло отражения в ЕПСВВП 5. В 2015–2017 годах ЦКСР продолжала представлять секретариату новые поправки к ПППР, которые могут быть использованы в качестве основы для дальнейшего обновления ЕПСВВП и согласования этих двух документов.

⁷ По состоянию на 21 июля 2017 года.

⁸ ECE/TRANS/SC.3/2015/7.

8. *Мозельская комиссия (МК)*

Было завершено сопоставление Мозельских правил, ПППР и ЕПСВВП. МК продолжает представлять секретариату новые поправки к Полицейским правилам плавания по Мозелю (ПППМ).

9. *Международная комиссия по бассейну реки Сава*

ЕПСВВП 5 были включены в Правила судоходства в бассейне реки Сава в соответствии с решением № 4/16 (Ref. No. 1S-41-D-16-2/1-2) от 18 февраля 2016 года, вступившим в силу 19 марта 2016 года.

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

10. В приведенной ниже таблице представлены ответы на вопросник по ЕПСВВП, полученные от правительств Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Турции, Украины, Хорватии и Чешской Республики, а также от Мозельской комиссии и Международной комиссии по бассейну реки Сава (Савская комиссия).

Положения ЕПСВВП *Региональные и национальные особые предписания*

Глава 1 «Общие положения»

Статья 1.01 (I), пункт 5 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.02 нижеследующие администрации указывают в судовом свидетельстве, что судно является высокоскоростным судном:

1. Австрия;
2. Беларусь;
3. Хорватия;
4. Венгрия;
5. Литва;
6. Румыния;
7. Российская Федерация;
8. Сербия (предусмотрено новым проектом законодательства);
9. Словакия;
10. Турция.

Статья 1.01 (I), пункт 10 Нижеследующие администрации:

- а) в соответствии с пунктом 2 статьи 9.02 используют термин «маломерное судно» в качестве подкатегории «малых судов» для обозначения всех судов с длиной корпуса меньше 7 м, включая гребные шлюпки любой длины;
- б) используют другие определения «малого судна» или применяют этот термин к другим судам:
 1. Австрия: да, только б): паромы, допущенные к перевозке не более 12 пассажиров, считаются малыми судами;
 2. Беларусь: вместо термина «малое судно» используется термин «маломерное судно»;
 3. Литва;
 4. 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);
 5. Российская Федерация: вместо термина «малое судно» используется термин «маломерное судно».

- Статья 1.01 (I), пункт 11 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.02 нижеследующие администрации используют иное определение «водного мотоцикла»:
1. Австрия: используется аналогичное определение, однако водные мотоциклы длиной менее 4 м определяются как «соединение плавучего материала»;
 2. Беларусь: вместо термина «водный мотоцикл» используется термин «гидроцикл»;
 3. Бельгия: «водный скутер» – это малое моторное судно длиной менее 4 м, которое в качестве основного двигателя имеет водометный движитель насосного типа и может управляться одним или несколькими лицами в положении сидя, стоя в рост либо на коленях и не имеет кабины (ОПППВП⁹);
 4. Болгария: применяется термин «джет»;
 5. Чешская Республика: да, в соответствии с директивой 2013/53/EU;
 6. Германия: термин «водный мотоцикл» не включен в правила внутреннего водного транспорта Германии (Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung). Этот вопрос регулируется специальными инструкциями по водным мотоциклам;
 7. Нидерланды: все такие суда охватываются термином «водный скутер», определение которого содержится в статье 1.01 а) 18 правил Нидерландов;
 8. Румыния;
 9. Сербия: используется аналогичное определение, однако вместо термина «водный мотоцикл» используется термин «скутер»;
 10. Турция;
 11. Мозельская комиссия: этот термин не используется в ПППМ; данный тип судов охватывается термином «малое судно».
- Статья 1.01 (I), пункт 12 Нижеследующие администрации используют иное определение термина «спортивное либо прогулочное судно»:
1. Беларусь: в законодательстве Беларуси в области внутреннего водного транспорта отсутствуют определения терминов «спортивное судно» и «прогулочное судно»;
 2. Бельгия: «прогулочное судно» – это судно, используемое в рекреационных целях, за исключением пассажирских судов (ОПППВП);
 3. Румыния;
 4. Российская Федерация: определение термина «прогулочное судно» соответствует положениям ЕПСВВП (разрешается перевозить не более 18 человек, в том числе не более 12 пассажиров); определение спортивного судна отсутствует; спортивное парусное судно – это судно, построенное или переоборудованное для занятия спортом, которое пользуется ветром в качестве основной движущей силы и используется в некоммерческих целях.
- Статья 1.02 В соответствии с пунктом 4 статьи 9.02 нижеследующие администрации не предписывают положения статьи 1.02 для некоторых соединений плавучего материала и немоторных судов некоторых счаленных групп:
1. Бельгия: министр может освободить определенные категории судов от соблюдения обязательств, налагаемых пунктом 1 статьи 1.02 ОПППВП, и установить особые условия эксплуатации судна, сооружения или плавучего объекта, упомянутого в этом пункте (ОПППВП, статья 4);
 2. Хорватия: в соответствии с пунктом 2 статьи 1.08;
 3. Германия: нет необходимости в том, чтобы на толкаемом судне толкаемого состава находился судоводитель, однако предусматривается подчинение судоводителю толкача. Если толкаемая баржа входит в состав счаленной группы, то судоводитель первого судна может выполнять обязанности судоводителя толкаемой баржи;
 4. Литва;
 5. Турция;
 6. Украина: в толкаемом составе, буксировка которого осуществляется двумя счаленными толкачами, водитель толкача с левой стороны является водителем состава.

⁹ Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (Общие полицейские правила плавания по внутренним водным путям).

- Статья 1.09 В соответствии с пунктом 5 статьи 9.02 нижеследующие администрации предписывают другие положения в отношении возраста для управления малым судном:
1. Австрия (предусмотрены отступления для лиц, участвующих в санкционированных публичных мероприятиях, или лиц, управляющих судном под присмотром);
 2. Беларусь;
 3. Бельгия;
 4. Болгария: не моложе 18 лет;
 5. Хорватия: не моложе 15 лет для управления малыми судами длиной не более 6 м;
 6. Чешская Республика: да, не моложе 15 лет для управления моторными судами (до 4 кВт/т);
 7. Германия: на отдельных участках с весьма ограниченным движением, несложными условиями плавания и при отсутствии пассажирского движения возраст для управления малыми судами – 12 лет, если лицо имеет при себе удостоверение личности, выданное одной из аффилированных ассоциаций водного спорта Германии. Выдавая такое удостоверение, ассоциация гарантирует соблюдение основных правил безопасности плавания. В некоторых случаях эта возможность ограничивается судами длиной менее 5 м и мощностью двигателя не более 3,68 кВт;
 8. Венгрия: да; ограничение, предусмотренное пунктом 1 статьи 1.09, применяется в случае малых судов, не имеющих силовых установок;
 9. 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; любые более крупные суда – с 16 лет; любые высокоскоростные малые суда – с 18 лет; высокоскоростные суда – с 18 лет;
 10. Румыния;
 11. Российская Федерация: не моложе 18 лет;
 12. 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;
 13. Турция;
 14. Украина: не моложе 18 лет;
 15. Мозельская комиссия: положения в отношении возраста для управления малым судном без собственной механической тяги отсутствуют.
- Статья 1.10, пункт 1 В соответствии с пунктом 6 статьи 9.02 нижеследующие администрации требуют наличия на борту судна дополнительных документов, помимо тех, которые предусмотрены пунктом 1 статьи 1.10:
1. Австрия: документы, требуемые не законом, переносящим ЕПСВВП в национальное законодательство, а иными национальными законодательными актами: а), с), d), e), f), h), i), j), k), l), m), n) – предусмотрено не полицейскими правилами, а в ВОПОГ, о); кроме того: на борту должны находиться свидетельство о содержании серы в топливе и сертификаты, подтверждающие проведение экспертизы средств индивидуальной защиты;
 2. Беларусь: да; документы, требуемые на борту судна, указаны в части IV;
 3. Бельгия: документы, упомянутые в подпунктах а), с), h);
 4. Болгария: документы, требуемые согласно ОППД: а), с), d), e) («Лицензия на судовую радиостанцию»), f);
 5. Хорватия: документы, упомянутые в подпунктах а) и с)–s) пункта 6 статьи 9.02; (предусмотренные в рамках «Лицензии на судовую радиостанцию» по подпункту f)), g)–o), p) (как отдельное разрешение, а не в соответствии с ОППД), s) (предусмотренные в рамках «Лицензии на судовую радиостанцию» по подпункту f)), p) пункта 6 статьи 9. 02;
 6. Германия: документы, упомянутые в подпунктах q), r) и s), не обязательно должны находиться на борту судна (с учетом рейнских предписаний);
 7. Венгрия: документы по подпунктам а), с)–e), f) – когда это предписано; g)–m), o), p) и s) – требуются;
 8. Литва: документы, упомянутые в подпунктах с)–e), h)–o), q)–r) пункта 6 статьи 9.02;
 9. Нидерланды: документы, упомянутые в пункте 1 статьи 9.02, и свидетельство о регистрации для высокоскоростных малых судов;
 10. Румыния: с), d), f), i)–m), n) (частично; раздел 8.1.2.1 (а, с, d, e, f), раздел 8.1.2.2 (с, d) и раздел 8.1.2.3 (с,d,e,f,g) ВОПОГ), o), q), r);

11. Российская Федерация: документы, упомянутые в подпунктах e), g), l), m) и s) пункта 6 статьи 9.02;
12. Сербия: все документы, упомянутые в пункте 6 статьи 9.02, плюс журнал учета отходов, а также журнал инспекции;
13. Турция: документы, упомянутые в подпунктах a), c), e), h), l), o), p) и s) пункта 6 статьи 9.02;
14. Украина: список документов не включен в правила плавания; он приведен в Инструкции о порядке осмотра судов, которые осуществляют плавание на внутренних водных путях Украины, от 19 апреля 2001 года (№ 225);
15. Мозельская комиссия: документы, упомянутые в подпунктах a)–г). 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) 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 нижеследующие 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. Беларусь;
2. Бельгия: пункт 1, касающийся регистрационных знаков, не распространяется на: a) малые суда, предназначенные исключительно для использования на гонках и маркированные соответствующим образом изготовителем, включая гребные лодки для гонок и тренировок; b) каноэ и байдарки, гондолы и водные велосипеды; c) доски с парусом; d) доски для серфинга, в том числе с двигателем; e) надувные лодки, не приспособленные для установки на них двигателя; f) плоты; g) малые суда с длиной корпуса менее 2,5 м, за исключением водных скутеров; однако положения пункта 1 по-прежнему применяются к зарегистрированным малым судам;
3. Хорватия: для немоторных малых судов длиной не более 3 м;
4. Венгрия;
5. Нидерланды: наличие регистрационных знаков требуется только для крупных судов и высокоскоростных малых судов;
6. Румыния;
7. Турция.

Статья 2.05 В соответствии со статьей 2.05 нижеследующие администрации не предписывают нанесение на якоря Единого европейского идентификационного номера (ЕИН) в качестве опознавательного знака (если это применимо):

1. Беларусь;
2. Болгария;
3. Румыния;
4. Российская Федерация.

Глава 3 «Визуальная сигнализация судов»

Глава 3, раздел II В соответствии с пунктом 1 статьи 9.04 нижеследующие администрации не требуют несения судами дневной ходовой сигнализации:

1. Беларусь: в законодательстве Беларуси в области внутреннего водного транспорта имеются отступления от требований в отношении несения судами дневной ходовой сигнализации;
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;

Положения ЕПСВВП	Региональные и национальные особые предписания
	<ol style="list-style-type: none"> 3. Румыния; 4. Турция; 5. Украина: национальных правил несения дневной сигнализации не существует, за исключением статей 3.27, 3.28 и пункта 1 статьи 3.36; 6. Мозельская комиссия: несение дневной ходовой сигнализации требуется только в случае буксируемых составов; толкаемых буксируемых составов; судов, перевозящих определенные опасные грузы; судов, на которых разрешается перевозить более 12 пассажиров и у которых максимальная длина корпуса составляет менее 20 м; судов, пользующихся преимущественным правом прохода; а также судов на ходу, которые не поддаются контролю. Однако в условиях ограниченной видимости суда должны нести ночную ходовую сигнализацию.
Статья 3.08, пункт 1	<p>В соответствии с пунктом 2 статьи 9.04 нижеследующие администрации предписывают: либо а) другие кормовые огни, помимо тех, которые рекомендованы в подпункте с) пункта 1 статьи 3.08, либо б) высоту топовых огней менее 5 метров:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Беларусь: да, только в отношении подпункта а); 2. Болгария: да, только в отношении подпункта б); 3. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта а) – 4 м; 4. Германия: да, в отношении подпунктов а) и б); правилами определяется лишь то, что должны быть установлены кормовой и топовый огни, без указания высоты; 5. Литва: да, только в отношении подпункта а); 6. Румыния: да, в отношении подпунктов а) и б); 7. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б); 8. Турция: да, только в отношении подпункта а); 9. Мозельская комиссия: да, только в отношении подпункта б) и только для судов длиной менее 40 м; 10. Савская комиссия: да, только в отношении подпункта б).
Статья 3.09, пункт 1 а)	<p>В соответствии с пунктом 3 статьи 9.04 нижеследующие администрации предписывают высоту верхнего топового огня менее 5 м:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Чешская Республика: да – 4 м; 2. Германия: правилами определяется лишь то, что должен быть установлен кормовой огонь, без указания высоты; 3. Румыния; 4. Российская Федерация; 5. 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 нижеследующие администрации а) предписывают использование ярких огней на водных путях небольшой ширины либо б) разрешают несение топовых и бортовых огней на толкаче:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Беларусь: да, только в отношении подпункта б); 2. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта б); 3. Германия: высота 5 м для топового огня не указана; 4. Российская Федерация: да, в отношении подпунктов а) и б); 5. Сербия: да, в отношении подпунктов а) и б); 6. Турция: да, в отношении подпунктов а) и б); 7. Украина: да, только в отношении подпункта б).
Статья 3.11	<p>В соответствии с пунктом 5 статьи 9.04 нижеследующие администрации рассматривают счаленную группу, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 23 м в ширину, как одиночное моторное судно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Австрия: счаленные группы, наибольшие размеры которых не превышают 110 м в длину и 12 м в ширину, рассматриваются как одиночные моторные суда; 2. Хорватия; 3. Чешская Республика; 4. Германия: толкаемый состав длиной не более 110 м и шириной не более 12 м рассматривается как одиночное моторное судно такой же длины и ширины. Счаленная группа, длина которой

превышает 140 м, рассматривается как толкаемый состав такой же длины;

5. Венгрия: счаленная группа, наибольшие размеры которой не превышают 110 м в длину и 12 м в ширину, рассматривается как одиночное моторное судно;
6. Турция.

Статья 3.14

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

1. Бельгия: да, только в отношении подпункта а): судно, которое прибывает непосредственно с моря или уходит непосредственно в море и имеет на борту опасные вещества, указанные в добавлении 13, либо еще не было дегазировано после перевозки таких веществ или еще не очищено от остатков, может дополнительно нести, вместо сигнализации, предусмотренной в статье 3.14, следующие сигналы:
 - ночью: четко различимый круговой красный огонь;
 - днем: флаг «В» Международного свода сигналов.

Эти сигналы должны располагаться в местах, которые наилучшим образом обеспечивают их видимость, на высоте не менее 6 м (статья 11.02 ОППВВП);

2. Литва: да, только в отношении подпункта а);
3. Румыния: да, только в отношении подпункта а);
4. Сербия: да, в отношении подпунктов а) и б); в отношении подпункта б) – только в случае судов, перевозящих взрывчатые вещества;
5. Турция: да, только в отношении подпункта б);
6. Украина: да, только в отношении подпункта а).

Статья 3.16

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

1. Беларусь: да, желтый огонь вместо зеленого;
2. Чешская Республика: да; белые огни и зеленый шар на высоте 4 м; для паромов длиной до 20 м – белые огни на высоте 2 м и зеленый шар на высоте 3 м;
3. Германия (не предписывается дневная сигнализация для паромов и для паромов, пользующихся преимущественным правом прохода, поскольку в Германии этого не предусмотрено);
4. Российская Федерация;
5. Турция;
6. Мозельская комиссия (ППМ 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 нижеследующие администрации предписывают, что малые суда, за исключением судовых шлюпок, не обязаны нести черный шар днем:

1. Австрия: малые суда, при швартовке на одну ширину корпуса на плавучей установке, малые суда, пришвартованные у берега, не обязаны нести черный шар в соответствии с ОППД;
2. Хорватия;
3. Чешская Республика;
4. Германия;
5. Венгрия;
6. Румыния: пункт 4 d) статьи 3.20 «Правил плавания по Дунаю в румынском секторе» – издание 2013 года: швартующееся (пришвартованное) малое судно не обязано нести черный шар днем;
7. Сербия;
8. Турция.

- Статья 3.27 В соответствии с пунктом 9 статьи 9.04 нижеследующие администрации предписывают использование проблескового желтого огня вместо синего для пожарных и спасательных судов:
1. Австрия: пожарные и спасательные суда вместо синего могут нести красный проблесковый огонь;
 2. Венгрия: нет, однако компетентный орган по соответствующему требованию может дать такое предписание;
 3. Литва;
 4. Турция.

Глава 4 «Звуковая сигнализация; радиотелефонная связь; навигационные приборы»

- Статья 4.05 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.05 нижеследующие администрации применяют к радиотелефонным установкам, находящимся на борту судов внутреннего плавания, технические и эксплуатационные требования, согласованные в рамках Регионального соглашения на основе Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ):
1. Австрия: в соответствии со статьей 4.05 и ОППД, радиотелефонные установки, находящиеся на борту, должны соответствовать требованиям Регионального соглашения (Базель, 2000 год);
 2. Бельгия: в соответствии со статьей 4.05 для крупных судов действуют требования, аналогичные требованиям ЕПСВВП; для малых моторных судов длиной менее 7 м – 1 морской телефон¹⁰;
 3. Болгария: да, в соответствии с ОППД и ЕПСВВП 4;
 4. Хорватия;
 5. Чешская Республика;
 6. Германия;
 7. Венгрия;
 8. Литва;
 9. Нидерланды;
 10. Румыния: пункт 1 статьи 4.05 «Правил плавания по Дунаю в румынском секторе»: администрация применяет «Региональное соглашение о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях (Базель, 6 апреля 2000 года)»;
 11. Сербия;
 12. Словакия;
 13. Турция;
 14. Мозельская комиссия: в статье 4.05 ПППМ предписывается обеспечение соответствия Региональному соглашению о радиотелефонной службе на внутренних судоходных путях и директиве ЕС 1999/5/ЕС от 9 марта 1999 года «Радиооборудование и телекоммуникационные терминалы; взаимное признание их соответствия». Данный вопрос в настоящее время рассматривается Мозельской комиссией;
 15. Савская комиссия.
- Статья 4.06 В соответствии с пунктом 2 статьи 9.05 нижеследующие администрации разрешают высокоскоростным судам, не оборудованным радиолокационной установкой и индикатором скорости изменения курса, плавание на некоторых внутренних водных путях в дневное время при видимости не менее 1 км:
1. Беларусь: использование радиолокационных установок и индикаторов скорости изменения курса не установлено законодательно;
 2. Литва;
 3. Румыния.
- Статья 4.07 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.05 нижеследующие администрации допускают:
- а) использование АИС класса А вместо АИС для внутреннего судоходства; б) использование АИС класса В; в) выключение прибора АИС на судах, находящихся на стоянке; д) отступления от пункта 1 статьи 4.07 для судов, помимо тех, которые указаны в подпунктах а)–д) этого пункта; е) использование региональных частот вместо АИС 1 (161,975 МГц) и АИС 2 (162,025 МГц);

¹⁰ ECE/TRANS/SC.3/2014/5.

1. Австрия: да, только в отношении подпункта с);
2. Беларусь: использование АИС не регулируется законодательством;
3. Бельгия: требование в отношении АИС еще не было опубликовано;
4. Чешская Республика: да, в отношении подпунктов а)–с) – использование АИС не является обязательным, е): только с разрешения телекоммуникационного ведомства Чехии;
5. Венгрия: да, только в отношении подпунктов с) и d); с) – данное требование не применяют к судам, находящимся в базах для стоянок, официально назначенных компетентными органами, либо в портах; d) – является обязательным для паромов, независимо от системы их тяги;
6. Российская Федерация: да, только в отношении подпункта b) – только для грузовых судов валовой вместимостью свыше 300 т;
7. Словакия: да, только в отношении подпункта с);
8. Савская комиссия: да, только в отношении подпункта с).

Глава 5 «Сигнализация и судоходная обстановка водного пути»

Статья 5.01, пункт 2 В соответствии со статьей 9.06 нижеследующие администрации регулируют судоходство на некоторых участках также при помощи специальных знаков, показываемых сигнальными постами:

1. Австрия: да, световые сигналы;
2. Беларусь;
3. Германия;
4. 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;
5. Румыния;
6. Российская Федерация: касается в основном участков с односторонним движением;
7. Украина.

Глава 6 «Правила плавания»

Статья 6.02 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают особые правила для а) маломерных судов, б) прогулочных или спортивных судов:

1. Австрия: да, только в отношении подпункта а) – запрещение обгона (статья 6.11) не относится к судам, совершающим обгон малого судна;
2. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта б) – регламентированные зоны для конкретных спортивных мероприятий, например для занятий водными лыжами;
3. Германия;
4. Венгрия: да, в отношении подпунктов а) и б);
5. 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»;
6. Румыния: да, только в отношении подпункта а);
7. Российская Федерация: да, только в отношении подпункта а);
8. Турция;
9. Украина: подробная информация передана в секретариат;
10. 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 нижеследующие администрации предписывают особые исключения к общим правилам по встречному плаванию:

1. Германия;
2. Нидерланды: для малых судов, парусных судов и судов, движение которых обеспечивается мускульным усилием;
3. Турция;
4. Мозельская комиссия.

Положения
ЕПСВВП

Региональные и национальные особые предписания

Статья 6.05	<p>В соответствии с пунктом 3 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают особые правила по встречному плаванию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Германия; 2. 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 сделать это после демонстрации синего знака или белого проблескового огня (ночью); 3. Турция; 4. Мозельская комиссия.
Статья 6.08	<p>В соответствии с пунктом 4 статьи 9.07 нижеследующие 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Австрия: в соответствии с ОППД; 2. Беларусь; 3. Болгария: в соответствии с ОППД и ЕПСВВП 4; 4. Хорватия; 5. Венгрия; 6. Румыния; 7. Словакия; 8. Турция.
Статья 6.11, подпункт б)	<p>В соответствии с пунктом 5 статьи 9.07 нижеследующие администрации предусматривают исключения для ситуаций, когда одним из составов является счаленная группа, максимальные размеры которой не превышают 110 м x 23 м:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Хорватия; 2. Нидерланды: исключение делается для толкаемых барж, размеры которых не превышают 110 м x 12 м; 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	<p>В соответствии с пунктом 6 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают особые правила плавания вблизи выполняющих работы плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Беларусь; 2. Германия: никакие правила плавания вблизи судов, ограниченных в возможности маневрировать, не предусмотрены; 3. Нидерланды: однако эти правила не отличаются от ЕПСВВП; 4. Румыния; 5. Турция; 6. Украина: подробная информация передана в секретариат.
Статья 6.23, пункт 2 б)	<p>В соответствии с пунктом 7 статьи 9.07 нижеследующие администрации запрещают использование продольных тросов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Болгария: в соответствии с ОППД и ЕПСВВП 4; 2. Беларусь; 3. Венгрия; 4. Румыния; 5. Сербия.
Статьи 6.24–6.26	<p>В соответствии с пунктом 8 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают особые правила для прохода под мостами:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Беларусь; 2. Бельгия;

3. Германия;
4. Нидерланды: правила имеют незначительные отличия от ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для разводки мостов;
5. Румыния: часть III особых правил плавания в румынском секторе Дуная, «Правила плавания по Дунаю в румынском секторе»: А. Особые правила плавания для прохода под мостом Джурджени-Ваду-Ои (237 км + 800 м); В. Особые правила плавания для прохода под мостами Чернавода (300 км и 300 км + 070 м); С. Особые правила плавания для прохода под мостами Фетешти (42 км +220 м и 42 км + 300 м), приток Борча; D. Особые правила плавания для прохода под мостом Джурджу-Русе (498 км + 700 м);
6. Украина: подробная информация передана в секретариат;
7. Мозельская комиссия: в статье 6.26 ПППМ содержатся положения, касающиеся прохода спортивными судами камерных шлюзов и узких мест.

Статья 6.27 В соответствии с пунктом 9 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают особые правила для прохода плотин:

1. Беларусь;
2. Бельгия: пункт 1 статьи 6.27: в ОПППВП допускается использование только щитов с уведомлениями;
3. Германия;
4. Нидерланды (применяются особые положения, касающиеся плотин с перекинутым через них мостом);
5. Румыния;
6. Украина (статья 6.27 не включена в национальные правила);
7. Мозельская комиссия (проход плотин запрещен).

Статья 6.28 В соответствии с пунктом 10 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают особые правила для прохода шлюзов:

1. Австрия;
2. Беларусь;
3. Бельгия;
4. Чешская Республика: применяются дополнительные предписания;
5. Германия;
6. Нидерланды (правила являются весьма схожими с ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для открытия шлюзов. Запрещается заправка топливом внутри шлюзов);
7. Румыния;
8. Российская Федерация;
9. 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 172,10 м, требуется получение разрешения).

Статья 6.28-бис В соответствии с пунктом 11 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают особые правила для входа в шлюзы и выхода из них:

1. Австрия;
2. Беларусь;
3. Бельгия: да, наличие двух постоянных зеленых огней (один над другим или оба на одной высоте) означает «Продолжайте проход, шлюз открыт с обеих сторон и не будет закрываться»;
4. Германия;
5. Нидерланды (правила являются весьма схожими; однако в правилах Нидерландов не имеется пункта, аналогичного пункту 4 статьи 6.28-бис);
6. Румыния;
7. Украина (статья 6.28-бис не включена в национальные правила).

Положения
ЕПСВВП

Региональные и национальные особые предписания

- Статья 6.30 В соответствии с пунктом 12 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают другие общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости:
1. Австрия: прогулочные суда длиной не более 20 м в случае ограниченной видимости должны освобождать фарватер;
 2. Беларусь;
 3. Бельгия;
 4. Германия (пункты 4 и 5 статьи 6.30 не включены в правила);
 5. Нидерланды (правила использования радиолокатора весьма схожи с ЕПСВВП. Однако не предъявляется требования о том, что в условиях ограниченной видимости все суда должны использовать для навигации радиолокатор. Такое требование действует только на отдельных конкретных водных путях. Законодательством Нидерландов предусматриваются особые правила для судов, плавающих в условиях ограниченной видимости без помощи радиолокатора. Правилами ЕПСВВП таким судам предписывается как можно быстрее следовать до места стоянки);
 6. Румыния;
 7. Турция.
- Статья 6.32 В соответствии с пунктом 13 статьи 9.07 нижеследующие 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. Беларусь: использование радиолокатора на судах внутреннего плавания не регулируется законом;
 2. Бельгия: да, в отношении подпунктов а) и б): согласно ОПППВП, суда обязаны в данном случае подать один продолжительный гудок и повторять его как можно чаще, в то время как в ЕПСВВП предусмотрено, что суда должны подать трехтональный сигнал и повторять его так часто, как это необходимо. Данное положение не применяется к малым судам. В то время как в ЕПСВВП проводится различие между судами, идущими вверх и вниз по течению, в ОПППВП такое различие не проводится. В случае невозможности установить контакт по морскому телефону с другими судами, идущими в противоположном направлении, судно, использующее для навигации радиолокатор, должно сделать следующее: а) подать один продолжительный гудок и повторять его так часто, как это необходимо; б) снизить скорость и в случае необходимости остановиться.
 3. Чешская Республика: да, только в отношении подпункта а);
 4. Германия;
 5. Литва: да, только в отношении подпункта а);
 6. 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;
 7. Румыния: да, в отношении подпунктов а) и б);
 8. Турция: да, в отношении подпунктов а) и б);
 9. Украина: национальные правила не предусматривают применения трехтонального сигнала;
 10. Мозельская комиссия: ПППМ не предписывается подача трехтонального сигнала.
- Статья 6.33 В соответствии с пунктом 14 статьи 9.07 нижеследующие администрации предписывают, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных звука:
1. Болгария;
 2. Чешская Республика;
 3. Румыния;
 4. Российская Федерация: один короткий звук, два продолжительных звука;
 5. Сербия;
 6. Турция.

Глава 8 «Требования о сигналах и предоставлении данных»

Статья 8.01, пункт 4, В соответствии со статьей 9.09 нижеследующие администрации предъявляют требование о том, чтобы при остановке судна все движители и вспомогательные механизмы были остановлены или отключены от сети:

1. Чешская Республика;
2. Венгрия: да, является обязательным для причаливающих судов;
3. Словакия: да, в случае аварии;
4. Савская комиссия.

Приложение 11 «Контрольный перечень мер безопасности при бункеровке»

Статья 10.07, пункт 3, Нижеследующие администрации не требуют заполнения и подписания Контрольного перечня мер безопасности при бункеровке до начала операции по заправке топливом:

1. Беларусь;
2. Бельгия: нет, но некоторые морские порты предъявляют требование, касающееся контрольного перечня мер безопасности при бункеровке;
3. Болгария: нет, в соответствии с ОППД и ЕПСВВП 4;
4. Чешская Республика;
5. Венгрия;
6. Румыния: существуют требования в отношении оперативных процедур;
7. Российская Федерация.

11. Отступления от статей глав 1–8, помимо тех, которые перечислены в главе 9, другие национальные и региональные предписания в дополнение к главам 1–8 и информация об отступлениях от главы 10 ЕПСВВП 5 или дополняющих ее предписаниях приводятся в документе ECE/TRANS/SC.3/2017/25.