



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

Сороковая сессия

Женева, 15–17 февраля 2012 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)

Поправки к главам 1–8

Записка секретариата

I. Мандат

1. На пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) решила сохранить свою неофициальную рабочую группу по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), переименовав ее в "Группу экспертов по ЕПСВВП" в составе представителей речных комиссий и заинтересованных правительств. Она поручила этой группе наблюдать за исполнением новых ЕПСВВП правительствами и речными комиссиями, а также рассматривать последующие предложения по поправкам к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13).

2. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое пятнадцатое совещание 11 октября 2011 года, рассмотрев представленные правительствами и речными комиссиями предложения по поправкам к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4). Группа также обсудила поступившие от делегаций замечания по поправкам, которые были представлены Рабочей группе по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на ее тридцать девятой сессии и не были ею одобрены (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, пункты 8–9).

3. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть перечень новых поправок к ЕПСВВП, изложенных в настоящем документе, и, если это будет сочтено целесообразным, представить соответствующие предложения пятьдесят шестой сессии SC.3. Отчет о пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП воспроизведен в приложении к настоящему документу.

II. Предложения по поправкам к ЕПСВВП

4. По итогам своего пятнадцатого совещания, которое состоялось 11 октября 2011 года, Группа экспертов по ЕПСВВП представила на рассмотрение SC.3/WP.3 следующие предложения по поправкам к ЕПСВВП. Первоначальные авторы предложений указаны в подстрочных примечаниях.

A. Поправка к статье 3.16

5. Во избежание различия высот расположения ходовой сигнализации ночью и днем на парамах длиной менее 20 м изменить пункт 1 следующим образом¹:

1. Паромы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

ночью:

а) ясный белый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на высоте не менее 5 м; однако эта высота может быть уменьшена, если длина парама составляет менее 20 метров;

б) ясный зеленый огонь, видимый со всех сторон и расположенный на расстоянии около 1 м над огнем, предусмотренным в подпункте а);

днем:

зеленый шар, расположенный на высоте не менее 5 метров. **Однако эта высота может быть уменьшена, если длина парама составляет менее 20 метров.**

B. Поправка к статье 3.25

6. В конце подпункта а) пункта 1 статьи 3.25 слова "и в соответствующих случаях" следует переместить в начало новой строки во избежание неправильного толкования².

¹ Предложение Словакии, одобренное на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение).

² Предложение Словакии, одобренное на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение).

С. Поправка к статье 4.07

7. Изменить существующий текст указанной статьи следующим образом³:

Статья 4.07 – Автоматическая идентификационная система
во внутреннем судоходстве

1. Судам, за исключением морских судов, разрешается использовать автоматическую идентификационную систему (АИС) только в том случае, если они оснащены прибором АИС для внутреннего судоходства, соответствующим Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (Резолюция № 63 (ECE/TRANS/SC.3/176)). Прибор АИС для внутреннего судоходства должен быть сертифицирован организацией, уполномоченной на это в соответствующей стране, и должен соответствовать радиотелефонным требованиям. Прибор должен находиться в хорошем эксплуатационном состоянии. Если АИС для внутреннего судоходства используется на малом судне, то оно должно быть дополнительно оснащено радиотелефонным оборудованием для сети судно–судно, находящимся в хорошем эксплуатационном состоянии.

2. Судам разрешается использовать АИС только в том случае, если введенные в прибор АИС параметры в любой момент времени соответствуют действительным параметрам судна или состава.

3. Все суда, за исключением морских судов, оборудованных АИС класса А по стандарту ИМО, должны быть оборудованы прибором АИС для внутреннего судоходства.

4. От обязанности, упомянутой в пункте 3, освобождаются следующие суда:

а) суда толкаемого состава, за исключением судна, которое обеспечивает основную тягу;

б) паромы, не передвигающиеся самостоятельно;

с) малые суда.

5. Суда, упомянутые в пункте 4 а), должны дезактивировать любой транспондер АИС для внутреннего судоходства, находящийся на их борту, пока они являются частью состава.

6. С судна на ходу на участке реки, где в соответствии с пунктом 3 компетентные органы ввели обязательное наличие приборов АИС для внутреннего судоходства, должны транслироваться по крайней мере следующие сведения:

а) идентификационное обозначение пользователя (Идентификатор морской подвижной службы, ИМПС);

б) название судна;

с) тип судна;

³ Предложение Австрии, представленное SC.3/WP.3 для дополнительного обсуждения в соответствии с решением, принятым на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение).

- d) единый европейский идентификационный номер (ENI) судна или номер ИМО;
- e) длина габаритная судна или состава (с точностью до дм);
- f) ширина габаритная судна или состава (с точностью до дм);
- g) тип состава (в случае составов), за исключением морских судов, оборудованных АИС класса А по стандарту ИМО;
- h) местоположение (ВГС-84);
- i) скорость относительно грунта (SOG);
- j) курс относительно грунта (COG);
- k) точность определения местоположения (ГНСС/ДГНСС);
- l) время по электронному навигационному прибору (дата и время);
- m) навигационный статус;
- n) расположение антенны ГНСС (с точностью до м).

7. Если эти сведения изменяются во время пути, судоводитель должен незамедлительно обновить информацию в отношении:

- a) длины габаритной;
- b) ширины габаритной;
- c) типа состава;
- d) навигационного статуса;
- e) расположения антенны ГНСС (с точностью до м).

8. Обязанности согласно пункту 6 не действуют в период нахождения на стоянке:

- a) в зоне пристаней, обозначенных знаками, или
- b) в портах.

9. При передаче сообщений через АИС для внутреннего судоходства следует соблюдать дисциплину радиообмена.

D. Поправка к статье 6.10

8. Для приведения текста на русском языке в соответствие с текстом на английском языке изменить последнее предложение пункта 6 в тексте на русском языке следующим образом⁴:

Слова "малое судно" заменить словами "малое парусное судно".

⁴ Предложение Словакии, одобренное на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение).

Е. Поправка к статье 7.08

9. Изменить пункт 2 следующим образом⁵:

На борту находящихся на стоянке судов, несущих сигнализацию, предусмотренную в статье 3.14, или судов, которые не были дегазированы после перевозки веществ, указанных в пунктах 1, 2 и 3 статьи 3.14, должна постоянно находиться достаточная вахта. ~~Однако компетентные органы могут освободить от выполнения этого предписания суда, находящиеся на стоянке в акватории портов.~~ **Однако суда, находящиеся на стоянке в акватории портов или в зонах стоянки, в которых обеспечивается постоянный надзор, освобождены от выполнения данного предписания.**

Е. Поправка к статье 8.02

10. Изменить пункт б следующим образом⁶:

Компетентный орган не должен передавать данные сведения третьим сторонам, **за исключением соседних компетентных органов по маршруту движения судна.** Однако в случае аварии компетентному органу разрешается сообщать аварийным службам соответствующие данные, необходимые для проведения аварийно-спасательных работ.

Г. Поправки к приложению 3

11. Для согласования приведенных в указанном приложении рисунков с соответствующими статьями главы 3 в эти рисунки предлагается внести следующие исправления⁷:

- а) исключить рисунок № 41 с учетом исключения пункта 4 из статьи 3.16 в ходе прошлого пересмотра;
- б) текст под рисунком № 45 изменить следующим образом: "Статья 3.20: Суда, находящиеся на стоянке";
- в) на рисунке № 46 исключить изображение ночной сигнализации, а в тексте под этим рисунком "пункт 2" заменить на "пункт 1";
- г) в тексте под рисунком № 47 "пункт 3" заменить на "пункт 2";
- д) в тексте под рисунком № 48 "пункт 4" заменить на "пункт 3";
- е) с учетом идентичности рисунков № 50 и 51 предлагается заменить один из них отсутствующим изображением судов, передвигающихся самостоятельно.

⁵ Предложение Австрии, одобренное на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение).

⁶ Предложение Австрии, одобренное на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение).

⁷ Предложение Словакии, одобренное на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение).

Н. Поправки к приложению 6

12. В приложение 6 после F b) предлагается добавить следующее наглядное изображение сигнала, предписанного в пункте 2 статьи 6.33, для подачи в условиях тумана пародам, не идущим при помощи радиолокатора⁸:

— — — — —

ii) Пародам, не идущие при помощи радиолокатора

Один продолжительный гудок, за которым следуют четыре коротких гудка; этот сигнал повторяется с интервалом не более одной минуты.

Статья 6.33, пункт 2.

⁸ Предложение Словакии, одобренное на пятнадцатом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП (приложение). Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что это изображение существовало в третьем пересмотренном издании ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3), но относилось лишь к водным путям класса II. Оно было исключено в результате устранения различия между классами I и II в последнем издании.

Приложение

Решения Группы экспертов по ЕПСВВП, принятые 11 октября 2011 года

1. Группа экспертов по ЕПСВВП провела свое пятнадцатое совещание 11 октября 2011 года, приурочив это совещание к пятьдесят пятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (12–14 октября 2011 года).
2. На совещании присутствовали г-н Р. Вордериноклер (Австрия), г-н Петер Чаки (Словакия), г-н Владимир Ганусек (Словакия), г-н Петр Павласек (Словакия), г-н К. Анда (Дунайская комиссия), г-н Ж. Милкович (Международная комиссия по бассейну реки Сава) и г-жа А. Джаймурзина (ЕЭК ООН).
3. На совещании не смогли присутствовать г-жа Н. Дофферхофф (Нидерланды), г-жа Виржини Тюссо (Мозельская комиссия) и г-н Дж. Паули (Центральная комиссия судоходства по Рейну).
4. Были обсуждены следующие пункты:
 - I. Утверждение отчета о последнем совещании.
 - II. Осуществление положений четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП в Словакии и связанные с этим вопросы.
 - III. Итоги консультаций по пересмотру главы 10.
 - IV. Другие предложения по поправкам к ЕПСВВП.
 - V. Текст ЕПСВВП на немецком языке.
 - VI. Прочие вопросы.
 - VII. Следующие совещания.

I. Утверждение отчета о четырнадцатом совещании

5. Группа экспертов по ЕПСВВП утвердила отчет о своем четырнадцатом совещании, состоявшемся 16 июня 2011 года, который содержится в документе CEVNI EG/2011/8.

II. Осуществление положений четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП в Словакии и связанные с этим вопросы

6. Г-н Чаки сообщил о том, что четвертое пересмотренное издание ЕПСВВП было включено в национальное законодательство Словакии посредством прямой ссылки на последнее издание ЕПСВВП и что эти положения вступят в силу 1 января 2012 года. Он отметил, что после этой даты отступлений от ЕПСВВП не будет совсем или будет очень мало по сравнению с прежней ситуацией, описанной в последнем докладе о ходе осуществления ЕПСВВП

(ECE/TRANS/SC.3/2011/7). Он заявил о том, что обновленная информация по этому вопросу будет передана секретариату.

7. Группа экспертов по ЕПСВВП выразила удовлетворение в связи с осуществлением ЕПСВВП Словакией и в ответ на вопросы словацкой делегации пояснила ряд положений ЕПСВВП, в ходе осуществления которых в Словакии возникли вопросы. Группа также рассмотрела и одобрила следующие предложения по поправкам к ЕПСВВП, представленные Словакией:

а) статья 1.10, пункт 5: в последнем предложении можно было бы конкретно упомянуть о том, что судовое свидетельство и мерительное свидетельство могут также храниться у оператора баржи. Группа экспертов приняла это предложение и решила представить его на рассмотрение SC.3 на ее предстоящей сессии, на которой будет рассматриваться еще одно предложение по поправкам к пункту 5 статьи 1.10;

б) статья 1.15, пункт 2: запрет на выброс, слив или сброс в водные пути нефтяных отходов и их смесей с водой можно было бы распространить и на другие продукты. Отметив, что запрет на подобные действия с любыми продуктами предусмотрен в пункте 1 указанной статьи, группа все же согласилась с тем, что содержание пункта 2 можно было бы обсудить дополнительно в связи с предстоящим пересмотром главы 10 "Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов";

в) статья 3.14, пункт 5: положение о том, что сигнализацию должен нести толкач, находящийся с правого борта, можно было бы заменить более простым положением о том, что сигнализация должна быть видна со всех сторон. Группа решила продолжить обсуждение этого предложения, в частности с ЦКСР, так как содержание пункта 5 идентично положению, приводимому в Поллицейских правилах плавания по Рейну;

г) статья 3.16, пункт 1: во избежание различия высот расположения ходовой сигнализации ночью и днем на парамах длиной менее 20 м в раздел о высоте расположения ходовой сигнализации днем можно было бы включить пояснительную фразу о том, что указанная высота может быть уменьшена, если длина парама составляет менее 20 метров;

д) статья 3.16 и приложение 3: с учетом исключения пункта 4 из статьи 3.16 во время прошлого пересмотра из указанного приложения следует исключить рисунок № 41;

е) статья 3.25, пункт 1, подпункт а): в конце подпункта а) слова "и в соответствующих случаях" во избежание неправильного толкования следует переместить в начало новой строки;

ж) статья 6.10, пункт 6: для приведения текста на русском языке в соответствие с текстом на английском языке в последнем предложении текста на русском языке заменить слова "малое судно" словами "малое парусное судно";

з) статья 6.33, пункт 2: добавить в приложение 6 (после F b)) наглядное изображение сигнала, предписанного в указанной статье для подачи в условиях тумана пародам, не идущим при помощи радиолокатора;

и) приложение 3, раздел 3:

1. Текст под рисунком № 45 изменить следующим образом: "Статья 3.20: Суда, находящиеся на стоянке";

2. На рисунке № 46 удалить изображение ночной сигнализации, а в тексте под этим рисунком "пункт 2" заменить на "пункт 1";
 3. В тексте под рисунком № 47 "пункт 3" заменить на "пункт 2";
 4. В тексте под рисунком № 48 "пункт 4" заменить на "пункт 3";
 5. Рисунки № 50 и 51 являются идентичными. Один из них следует заменить отсутствующим изображением судов, передвигающихся самостоятельно.
8. Группа экспертов решила представить предложения, изложенные в пунктах 7 d)–i), следующей сессии SC.3/WP.3. Группа также решила добавить предложения, изложенные в пунктах 7 а)–с), в перечень поправок, которые в настоящее время рассматриваются Группой экспертов над ЕПСВВП. Группа поблагодарила Словакию за ее вклад в работу над ЕПСВВП и предложила словацким делегатам активно участвовать в совещаниях Группы.

III. Итоги консультаций по пересмотру главы 10

9. Представители Австрии, Дунайской комиссии и Комиссии по реке Сава сообщили о том, что, учитывая результаты их предварительной оценки предложения ЦКСР по проекту пересмотренной главы 10 (CEVNI EG/2011/7), для подготовки окончательного варианта предложения по этой главе потребуется дополнительное время. Во-первых, поскольку Конвенция ЦКСР об отходах вступила в силу относительно недавно, было бы целесообразно подождать появления большего количества информации о практическом применении положений этой Конвенции и о связанных с этим вопросах, если такая информация появится. Во-вторых, пересмотр главы 10 необходимо произвести с учетом знаний о бассейнах других рек, и в частности результатов осуществления проекта в области организации сбора и утилизации отходов от внутреннего судоходства на Дунае (ВАНДА), который в настоящее время находится на заключительном этапе. В свете этих соображений группа решила, что предложение ЦКСР можно было бы вынести на предварительное обсуждение на следующей сессии SC.3/WP.3 для получения замечаний и дополнительной информации от всех государств – членов ЕЭК ООН, чтобы группа могла продолжить свою работу над этим предложением в 2012 году.

IV. Другие предложения по поправкам к ЕПСВВП

10. Группа рассмотрела перечень еще не принятых предложений по поправкам к ЕПСВВП, представленный в документе CEVNI EG/2011/3/Rev.2, и приняла следующие решения:

- A. Использование фразы "компетентные органы могут" и поправка к статье 8.02

11. На своем совещании 16 июня 2011 года Группа экспертов по ЕПСВВП обсудила вопрос об использовании в ЕПСВВП фразы "компетентные органы могут/должны" после поступления от секретариата ЦКСР замечания по поводу того, что в типовых правилах, по ее мнению, не должно быть указаний для компетентных органов или каких-либо положений информационного характера. Во исполнение соответствующего решения группы секретариат подготовил перечень статей, в которых эта фраза была использована (CEVNI EG/2011/9). В соответствии с этим перечнем данная фраза используется только в несколь-

ких статьях (в общей сложности в восьми статьях), в которых приведена дополнительная информация для судоводителей о возможном порядке действий компетентных органов. Кроме того, использование этой фразы до настоящего времени не вызывало никаких вопросов в Австрии или других странах, где осуществляются ЕПСВВП. Поэтому группа решила оставить положения, указанные в документе SEVNI EG/2011/9, без изменений, если ЦКСР или другой участник совещания не представит конкретное предложение по конкретной статье.

12. С учетом этого решения группа выразила уверенность в том, что предложение по поправке к первому предложению статьи 8.02 следует вновь представить на рассмотрение SC.3/WP.3 в следующей редакции:

Компетентный орган не должен передавать данные сведения третьим сторонам, **за исключением соседних компетентных органов по маршруту движения судна.**

В. Поправка к статье 1.08

13. Что касается первоначального предложения о включении в эту статью пункта о спасательных средствах для детей, то Группа экспертов по ЕПСВВП согласилась с предложением Группы экспертов-добровольцев по резолюции № 61 о включении этого положения в резолюцию № 61, а не в ЕПСВВП.

С. Пересмотр статьи 4.07, касающейся АИС для внутреннего судоходства

14. Группа отметила, что ЦКСР не представила никакой информации об итогах обсуждения проекта пересмотренной статьи 4.07 компетентным комитетом ЦКСР. Однако, поскольку в ряде государств – членов ЕЭК ООН начинается применение АИС для внутреннего судоходства, возникла необходимость обновления и расширения соответствующих положений ЕПСВВП. Поэтому группа просила секретариат вновь представить это предложение SC.3/WP.3 на ее следующей сессии, заменив слово "ship" словом "vessel" в пункте 6 б) проекта указанной статьи на английском языке, чтобы обсуждение этого предложения могло быть продолжено.

Д. Другие поправки, по которым еще не принято решение

15. Группа отметила, что сразу после поступления конкретного предложения от ЦКСР будут рассмотрены следующие представленные ею предварительные варианты поправок:

а) поправки к тексту ЕПСВВП на французском языке: окончательное предложение будет подготовлено ЦКСР и Мозельской комиссией;

б) пояснения относительно использования термина "плавучие материалы" в главе 6: секретариат ЦКСР отметил, что термин "плавучие материалы" в главе 6 упоминается вскользь и что этим материалам, вероятно, можно было бы посвятить отдельную статью;

в) пояснения относительно использования термина "толкаемые составы и счаленные группы" в главе 7: секретариат ЦКСР отметил, что в главе 7 часто используется термин "суда и соединения плавучего материала" без упоминания толкаемых составов и счаленных групп.

V. Текст ЕПСВВП на немецком языке

16. Группа экспертов по ЕПСВВП была проинформирована о том, что работа над текстом ЕПСВВП на немецком языке почти завершена и что секретариат

ЦКСР готовит окончательный вариант соответствующего проекта, который будет представлен ЕЭК ООН.

VI. Прочие вопросы

17. Группа экспертов по ЕПСВВП согласилась с тем, что в связи с продолжением работы над осуществлением положений четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями, а также обсуждением новых предложений по поправкам, в частности к главе 10, следующий пересмотр правил следует провести не раньше чем в 2013 году.

VII. Следующие совещания

18. Группа экспертов по ЕПСВВП согласовала следующие предварительные сроки проведения совещаний группы:

14 февраля 2012 года	шестнадцатое совещание Группы экспертов по ЕПСВВП
19 июня 2012 года	семнадцатое совещание Группы экспертов по ЕПСВВП
9 октября 2012 года	восемнадцатое совещание Группы экспертов по ЕПСВВП.
