

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 5 g) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные  
с разными видами транспорта и тематическими  
направлениями: внутренний водный транспорт****Осуществление Европейских правил судоходства  
по внутренним водным путям****Записка секретариата***Резюме*

Пятое пересмотренное издание Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) было принято Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) 14 ноября 2014 года в ходе ее пятьдесят восьмой сессии. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях на своей сорок восьмой сессии в феврале 2016 года приняла решение выпустить публикацию об осуществлении ЕПСВВП в целях обеспечения безопасности судоходства. Основные результаты и выводы были представлены SC.3 во время рабочего совещания на тему: «Правила внутреннего судоходства: осуществление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям», проведенного 4 октября 2017 года на шестьдесят первой сессии SC.3. Полная версия публикации будет выпущена в первой половине 2018 года.

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), возможно, пожелает принять к сведению резюме этой публикации.



1. Правила судоходства являются одним из важнейших элементов обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК) служит общей платформой для согласования правил судоходства по водным путям в Европе в виде Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), которые были приняты Рабочей группой по внутреннему водному транспорту. Эти согласованные правила составляют правовую и техническую основу для национальных кодексов внутреннего водного транспорта в государствах – членах ЕЭК.

2. ЕПСВВП были впервые установлены в 1962 году и приняты ЕЭК резолюцией № 24 от 15 ноября 1985 года. Данный кодекс содержит основные единообразные правила, применимые к судоходству по внутренним водным путям, которые касаются, в частности, знаков и визуальных сигналов на судах, звуковых сигналов и радиотелефонной связи, сигнальных знаков, регулирующих судоходство по водным путям, правил предупреждения столкновения судов, правил швартовки, требований о сигналах и представлении данных, предотвращения загрязнения вод и удаления отходов. Пятое пересмотренное издание ЕПСВВП (ЕПСВВП 5) представляет собой наиболее согласованный вариант этого документа, который объединяет передовой опыт действующих правил судоходства речных комиссий и государств – членов ЕЭК.

3. Нередко возникают ситуации, когда на одном и том же международном водном пути оказываются судоводители двух судов из разных стран, и их поведение обусловлено разными правилами плавания. Такая ситуация порождает значительную неопределенность и является неудовлетворительной с точки зрения обеспечения безопасности. Поэтому SC.3 координирует и регулярно обновляет документ о ходе осуществления ЕПСВВП (документ о ходе осуществления ЕПСВВП)<sup>1</sup>.

4. Поскольку в настоящее время не существует возможности ни устранить все проблемы, связанные с региональными и национальными расхождениями и дополнительными требованиями, ни согласовать единый общий набор правил судоходства для всех внутренних водных путей в Европе, было бы весьма желательно, чтобы компетентные органы и международные организации ориентировались на один базовый набор общих правил, такой как ЕПСВВП.

5. Исторической основой или отправной точкой для ЕПСВВП по большей части являются региональные и национальные регулирующие положения, такие как полицейские правила речных комиссий и национальные правила судоходства. Вместе с тем некоторые из этих правил содержат положения, которые дополняют ЕПСВВП или допускают отступления от них, что обусловлено географическими, навигационными или историческими особенностями водных путей.

6. Принятие ЕПСВВП и намерение их применять зависят от правил судоходства в бассейнах международных рек, устанавливаемых:

а) Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР): на нее возложена задача устанавливать правила внутреннего судоходства на Рейне. Полицейские правила плавания по Рейну (ПППР) являются обязательными для государств-членов;

б) Дунайской комиссией (ДК): приняла Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД), которые представляют собой рекомендации, не имеющие юридически обязательного характера. ДК начнет применять Пятое пересмотренное издание ЕПСВВП в декабре 2017 года;

с) Мозельской комиссией (МК): в силу очевидных географических и политических причин стремится согласовать Полицейские правила плавания по Мозелю с режимом, действующем на Рейне. Общая заинтересованность в гар-

<sup>1</sup> Самая последняя версия опубликована в виде документов ECE/TRANS/SC.3/2017/6 и ECE/TRANS/SC.3/2017/25.

монизации правил судоходства по внутренним водным путям служит предпосылкой для участия в будущей работе по обновлению ЕПСВВП;

d) Международной комиссией по бассейну реки Сава (МКБРС): в законодательном порядке уполномочена вводить Правила судоходства в бассейне реки Сава, имеющие обязательную юридическую силу, и продемонстрировала себя в качестве современного и гибкого механизма. В настоящее время МКБРС является единственной речной комиссией, которая применяет Пятое пересмотренное издание ЕПСВВП в полном объеме.

7. На рис. 1 и 2 ниже схематично показано применение речными комиссиями и государствами-членами (отмечены зеленым цветом) четвертого и пятого пересмотренных изданий ЕПСВВП.

Рис. 1

#### Применение ЕПСВВП речными комиссиями

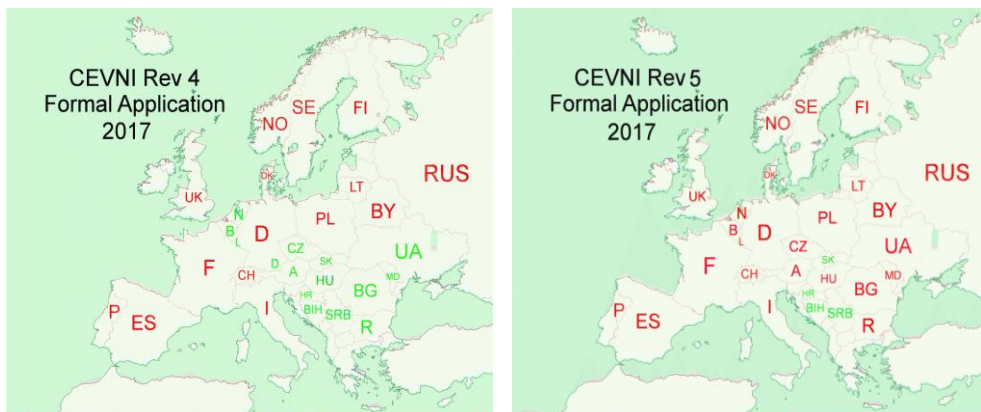


a) Четвертое пересмотренное издание ЕПСВВП

b) Пятое пересмотренное издание ЕПСВВП

Рис. 2

#### Применение ЕПСВВП государствами-членами



a) Четвертое пересмотренное издание ЕПСВВП

b) Пятое пересмотренное издание ЕПСВВП

8. В ходе рабочего совещания на тему: «Правила внутреннего судоходства: осуществление Европейских правил плавания по внутренним водным путям», состоявшегося на шестьдесят первой сессии SC.3, подчеркивалось, что главной практической ценностью единых правил судоходства по внутренним водным путям является обеспечение согласованных стандартов в области безопасности судоходства. В числе других позитивных моментов можно также отметить унификацию судовой документации и процедур, вклад в национальные и региональные правила, которые позволяют предотвращать происшествия на внутренних водных путях, и общие стандарты в области обучения и компетенции экипажей. Большинство участников согласились с тем, что в целях придания ЕПСВВП большей эффективности они должны иметь статус международного

соглашения. Вместе с тем такое соглашение не должно ограничивать внесение поправок, необходимость которых обусловлена навигационными соображениями и соображениями безопасности с учетом конкретных потребностей на том или ином участке реки или в речном бассейне.

9. В то же время речные комиссии и администрации государств-членов могут счесть, что согласование ЕПСВВП в качестве международного соглашения ограничит возможности делать необходимые отступления от них на уровне отдельных речных бассейнов на региональном или национальном уровнях. Тем не менее судоводители нуждаются в практичном и удобном источнике информации о правилах, действующих на определенном участке водного пути в Европе.

10. С одной стороны, вне зависимости от того, станет ЕПСВВП международным соглашением или нет, для обеспечения необходимой транспарентности нужен своего рода депозитарий, который занимался бы ведением документа о ходе осуществления ЕПСВВП, а также отслеживал бы все отступления от ЕПСВВП и дополнительные требования, применяемые в правилах речных бассейнов, региональных и национальных правилах. С другой стороны, национальные и международные организации должны быть готовы сообщать этому «депозитарию» – в роли которого могла бы выступить ЕЭК – обо всех отклонениях, с тем чтобы можно было создать сетевой информационный инструмент для судоводителей.

11. Национальным и международным органам следует настоятельно рекомендовать включить первоначальный текст ЕПСВВП в свои правила и четко указывать все поправки и отступления, которые они сочтут необходимыми, для обеспечения безопасности на своих конкретных водных путях.

12. Для того чтобы гарантировать свободный доступ к применимым правилам судоходства, следует создать ориентированную на базу данных информационную службу для судоводителей, например в рамках речных информационных служб (РИС), которую можно было бы внедрить по всей Европе вдоль всех основных водных путей, обеспечив тем самым более высокий уровень безопасности и доступности.

13. ЕПСВВП зарекомендовали себя в качестве важного элемента законодательства, что оправдывает все усилия, направленные на поддержание этого динамично развивающегося документа в условиях максимальной транспарентности. В целях оптимального использования этих правил судоходства государствам-членам следует подробнее рассмотреть потенциальные выгоды и расходы, связанные с преобразованием ЕПСВВП в международное соглашение по аналогии с Венской конвенцией о дорожном движении.

---