



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Сорок четвертая сессия**

Женева, 13-15 октября 2010 года

Пункт 6 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**

#### **Записка секретариата**

## **I. Введение**

1. На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту подчеркнула важность должного процесса обеспечения применения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и решила, что секретариат заблаговременно до следующей сессии SC.3 в 2010 году направит делегациям специальный вопросник для сбора информации о процессе обеспечения применения четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП (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, который был подготовлен секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/1), и просила правительства и речные комиссии заполнить этот вопросник и передать свои ответы в секретариат, с тем чтобы он мог подготовить сводный документ, содержащий исключения из пересмотренного текста ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, пункт 11). На своей тридцать седьмой сессии SC.3/WP.3 рассмотрела предварительный документ о ходе осуществления ЕПСВВП и поручила секретариату подготовить

сводный вариант документа о ходе осуществления ЕПСВВП для сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту 2010 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/74, пункт 10).

3. Ниже представлен документ о ходе осуществления ЕПСВВП за 2010 год, подготовленный на основе ответов, полученных от правительств Беларуси, Болгарии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Сербии, Словакии и от Мозельской комиссии. Информация о других дополнительных предписаниях, фигурирующих в правилах речных комиссий, приводится в добавлении. Рабочая группа, возможно, пожелает, принять к сведению этот документ и предложить правительствам и речным комиссиям, которые еще не сделали этого, заполнить вопросник и как можно скорее передать свои ответы в секретариат.

## **II. Документ о ходе осуществления ЕПСВВП**

4. Документ подготовлен на основе ответов, полученных от правительств *Беларуси, Болгарии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Турции и Чешской Республики*, а также от *Мозельской комиссии*.

**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);
  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 "водный мотоцикл" используется термин "гидроцикл");
  2. *Литва*;
  3. *Мозельская комиссия* (этот термин не используется в Полицейских правилах плавания по Мозелю (ПППМ), в которых данных тип судна охватывается термином "малое судно");
  4. *Нидерланды* (все такие суда охватываются термином "водный скутер", определение которого содержится в статье 1.01 а) 18 правил Нидерландов);
  5. *Российская Федерация* (термин "водный мотоцикл" в официальных документах используется, но при этом определение данного термина отсутствует);
  6. *Сербия* (определение то же самое, однако вместо термина "водный мотоцикл" используется "скутер");
  7. *Словакия*;
  8. *Турция*.
- 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. *Литва*;
  2. *Турция*;
  3. *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. *Болгария* (не моложе 18 лет);
3. *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);
4. *Мозельская комиссия* (не имеется положений в отношении возраста для управления малым судном без собственной механической тяги);
5. *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);
6. *Российская Федерация* (не моложе 18 лет);
7. *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);
8. *Словакия* (с 16 лет, если судно используется для занятий спортом);
9. *Турция*;
10. *Чешская Республика*.

## Статья 1.10 (1)

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. *Литва* (документы, упомянутые в подпунктах а), с)-e) и h)-m) статьи 9.02 (6));
3. *Мозельская комиссия* (документы, упомянутые в подпунктах а)-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 а)-f), должны иметься в наличии только на месте стройки);
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; и журнал инспекции);
7. *Словакия* (документы, упомянутые в подпунктах e), h), j)-n) и q)-s) ста-

ть 9.02 (б));

8. *Турция* (документы, упомянутые в пунктах а), с), е), h), l), o), p) и s) статьи 9.02 (б)).

## 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. *Нидерланды* (наличие регистрационных знаков требуется только для крупных судов и высокоскоростных малых судов);
2. *Российская Федерация*;
3. *Словакия* (для спасательных шлюпок);
4. *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. *Литва* (данный вопрос рассматривается);
3. *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 судов на ходу, которые не поддаются контролю. Однако в условиях ограниченной видимости суда должны нести ночную ходовую сигнализацию);
4. *Российская Федерация* (значительные различия - по сравнению с ЕПСВВП - в несении дневной сигнализации);
5. *Турция*.

### Статья 3.08, пункт 1

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):

1. *Беларусь* (да, только в отношении подпункта а));
2. *Мозельская комиссия* (да, только в отношении подпункта б) и только для судов длиной менее 40 м);
3. *Российская Федерация* (да, в отношении подпунктов а) и б));
4. *Турция* (да, только в отношении подпункта а));
5. *Чешская Республика* (да, только в отношении подпункта а): 4м).

### Статья 3.09, пункт 1 а)

В соответствии с пунктом 3 статьи 9.04 следующие администрации предписывают высоту топовых огней менее 5 м:

1. *Беларусь*;
2. *Российская Федерация*;
3. *Чешская Республика*.

Положения ЕПСВВП	Региональные и национальные особые предписания
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"> <li>1. <i>Беларусь</i> (да, только в отношении подпункта б));</li> <li>2. <i>Литва</i> (а) в процессе рассмотрения; да, в отношении пункта б));</li> <li>3. <i>Мозельская комиссия</i> (да, но только для судов длиной менее 40 м);</li> <li>4. <i>Российская Федерация</i> (да, в отношении подпунктов а) и б));</li> <li>5. <i>Сербия</i> (да, в отношении подпунктов а) и б));</li> <li>6. <i>Турция</i> (да, в отношении подпунктов а) и б));</li> <li>7. <i>Чешская Республика</i> (да, только в отношении подпункта б)).</li> </ol>
Статья 3.11	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Болгария</i>;</li> <li>2. <i>Турция</i>.</li> </ol>
Статья 3.14	<p>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):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i> (да, только в отношении подпункта б));</li> <li>2. <i>Литва</i> (да, в отношении подпунктов а) и б));</li> <li>3. <i>Российская Федерация</i> (да, в отношении подпункта б));</li> <li>4. <i>Сербия</i> (да, в отношении подпункта а) и да, в отношении подпункта б) - только в случае судов, перевозящих взрывчатые вещества);</li> <li>5. <i>Турция</i> (да, только в отношении подпункта б)).</li> </ol>
Статья 3.16	<p>В соответствии с пунктом 7 статьи 9.04 следующие администрации предписывают для паромов другую сигнализацию:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i>;</li> <li>2. <i>Мозельская комиссия</i> (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);</li> <li>3. <i>Российская Федерация</i>;</li> <li>4. <i>Словакия</i>;</li> <li>5. <i>Турция</i>.</li> </ol>
Статья 3.20, пункт 4	<p>В соответствии с пунктом 8 статьи 9.04 следующие администрации предписывают, что малые суда, за исключением судовых шлюпок, не обязаны нести черный шар днем:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i>;</li> <li>2. <i>Болгария</i>;</li> <li>3. <i>Литва</i> (в процессе рассмотрения);</li> </ol>

- Статья 3.27
4. *Сербия;*
  5. *Турция.*
- В соответствии с пунктом 9 статьи 9.04 следующие администрации предписывают использование проблескового желтого огня вместе 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):
1. *Болгария;*
  2. *Литва;*
  3. *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 "Радиоборудование и телекоммуникационные терминалы; взаимное признание их соответствия". Данный вопрос в настоящее время рассматривается Мозельской комиссией);
  4. *Нидерланды;*
  5. *Сербия;*
  6. *Словакия;*
  7. *Турция;*
  8. *Чешская Республика.*
- 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 и 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. *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);
  2. *Российская Федерация* (касается в основном участков с односторонним движением).

**Глава 6: "Правила плавания"**

- Статья 6.02 В соответствии с пунктом 1 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для маломерных судов:
1. *Мозельская комиссия* (в пункте 2 статьи 9.02 приводится перечень положений, которые не применимы 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)<sup>1</sup>;
  2. *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");
  3. *Российская Федерация* (помимо предписания "маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступали дорогу" имеются другие правила для плавания маломерных судов);
  4. *Турция*.
- 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. *Мозельская комиссия*;
  3. *Нидерланды* (для малых судов, парусных судов и судов, движение которых обеспечивается мускульным усилием);
  4. *Российская Федерация* (звуковые сигналы для указания стороны расхождения не предписаны);
  5. *Турция*.
- Статья 6.05 В соответствии с пунктом 3 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила по встречному плаванию:
1. *Мозельская комиссия*;
  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 расходиться, подав сигнал синим знаком или белым проблесковым огнем (ночью));
  3. *Российская Федерация* (только для судов, буксирующих плоты);
  4. *Турция*.
- 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*.

<sup>1</sup> Текст статьи 6.02-бис ПППМ приводится в добавлении к настоящему документу наряду с другими дополнительными предписаниями,



Статья 6.11, под- пункт б)	В соответствии с пунктом 5 статьи 9.07 следующие администрации предусматривают исключения для ситуаций, когда одним из составов является счаленный состав, максимальные размеры которого не превышают 110 м x 23 м:
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Нидерланды</i> (исключение делается для толкаемых барж, размеры которых не превышают 110 м x 12 м);</li> <li>2. <i>Российская Федерация</i> (подпункт б) статьи 6.11 не применяется);</li> <li>3. <i>Сербия</i> (данное исключение применяется к счаленным составам, максимальные размеры которых не превышают 110 м x 12 м);</li> <li>4. <i>Турция</i>.</li> </ol>
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:
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i>;</li> <li>2. <i>Нидерланды</i> (однако эти правила не отличаются от ЕПСВВП);</li> <li>3. <i>Российская Федерация</i> (правила проходов судов вблизи выполняющих работы плавучих средств имеют особенности, отличные от изложенных в статье 6.22-бис);</li> <li>4. <i>Турция</i>.</li> </ol>
Статья 6.23, под- пункт 2 б)	В соответствии с пунктом 7 статьи 9.07 следующие администрации запрещают использование продольных тросов:
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i> (продольные тросы не используются);</li> <li>2. <i>Болгария</i>;</li> <li>3. <i>Сербия</i>.</li> </ol>
Статьи 6.24-6.26	В соответствии с пунктом 8 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода под мостами:
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i>;</li> <li>2. <i>Мозельская комиссия</i> (в статье 6.26 ПППМ содержатся положения, касающиеся прохода спортивными судами камерных шлюзов и узких мест);</li> <li>3. <i>Нидерланды</i> (правила имеют незначительные отличия от ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для разводки мостов);</li> <li>4. <i>Российская Федерация</i>.</li> </ol>
Статья 6.27	В соответствии с пунктом 9 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода плотин:
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i>;</li> <li>2. <i>Мозельская комиссия</i> (проход плотин запрещен);</li> <li>3. <i>Нидерланды</i> (применяются особые положения, касающиеся плотин с перекинутым через них мостом).</li> </ol>
Статья 6.28	В соответствии с пунктом 10 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для прохода шлюзов:
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Беларусь</i>;</li> <li>2. <i>Мозельская комиссия</i> (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</li> </ol>

Положения ЕПСВВП	Региональные и национальные особые предписания
Статья 6.28-бис	<p>толкаемых составов, имеющих длину более 170 м, но менее 172,1 м, требуется получение разрешения));</p> <p>3. <i>Нидерланды</i> (правила являются весьма схожими с ЕПСВВП. Правилами Нидерландов допускается подача звуковых сигналов для открытия шлюзов. Запрещается заправка топливом внутри шлюзов);</p> <p>4. <i>Российская Федерация</i>.</p> <p>В соответствии с пунктом 11 статьи 9.07 следующие администрации предписывают особые правила для входа в шлюзы и выхода из них:</p>
Статья 6.30	<p>1. <i>Беларусь</i>;</p> <p>2. <i>Нидерланды</i> (правила являются весьма схожими. В правилах Нидерландов не имеется пункта, аналогичного пункту 4 статьи 6.28-бис);</p> <p>3. <i>Российская Федерация</i>.</p> <p>В соответствии с пунктом 12 статьи 9.07 следующие администрации предписывают общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км видимости:</p>
Статья 6.32	<p>1. <i>Беларусь</i>;</p> <p>2. <i>Нидерланды</i> (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);</p> <p>3. <i>Российская Федерация</i>;</p> <p>4. <i>Словакия</i>;</p> <p>5. <i>Турция</i>.</p> <p>В соответствии с пунктом 13 статьи 9.07 следующие администрации</p> <p>а) предусматривают отступление от положения о подаче трехтонального сигнала или применение его только на некоторых водных путях и б) предписывают дополнительные положения для судов, плавающих с помощью радиолокаторов:</p>
Статья 6.33	<p>1. <i>Мозельская комиссия</i> (ПППМ не предписывается подача трехтонального сигнала);</p> <p>2. <i>Нидерланды</i> (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);</p> <p>3. <i>Российская Федерация</i> (да, в отношении подпунктов а) и б));</p> <p>4. <i>Словакия</i> (да, в отношении подпункта а));</p> <p>5. <i>Турция</i> (да, в отношении подпунктов а) и б)).</p> <p>В соответствии с пунктом 14 статьи 9.07 следующие администрации предписывают, чтобы судно, на борту которого находится судоводитель состава, подавало два продолжительных звука:</p> <p>1. <i>Болгария</i>;</p> <p>2. <i>Сербия</i>;</p> <p>3. <i>Словакия</i>;</p> <p>4. <i>Турция</i>;</p> <p>5. <i>Чешская Республика</i>.</p>

**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:

*Чешская Республика* (однако дается ссылка на пункт 4 статьи 8.01).

**III. Информация о других отступлениях от статей глав 1-8 ЕПСВВП, помимо тех, которые перечислены в главе 9, если таковые имеются****A. Мозельская комиссия**

5. Другие отступления от статей глав 1-8 изложены в добавлении к настоящему документу.

**B. Нидерланды**

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

7. 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 отступления от глав 1-8 ЕПСВВП. Полный перечень отклонений намечается подготовить к весне 2011 года.

**C. Российская Федерация**

8. 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/час и более.

**IV. Информация о других предписаниях в дополнение к главам 1-8 ЕПСВВП, если таковые имеются****A. Центральная комиссия судоходства по Рейну**

9. Другие предписания в дополнение к главам 1-8 изложены в добавлении к настоящему документу.

**B. Мозельская комиссия**

10. Другие предписания в дополнение к главам 1-8 изложены в добавлении к настоящему документу.

**С. Нидерланды**

11. 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. Полный перечень таких других дополняющих предписаний намечается подготовить к весне 2011 года.

**Д. Российская Федерация**

12. В настоящее время правительство Российской Федерации готовит подробное описание отличий положений, содержащихся в Правилах плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, от ЕПСВВП. Подготовленный документ будет представлен в секретариат позднее.

---

Файл: 1024118.doc  
Каталог: G:\RUSFINAL\ODS\out  
Шаблон: G:\WORD\FORMATNY\ECE.dot  
Заголовок: 1023331.doc  
Содержание: Kaigorodtsev  
Автор: Беляева Светлана  
Ключевые слова:  
Заметки:  
Дата создания: 02.09.2010 12:46:00  
Число сохранений: 2  
Дата сохранения: 02.09.2010 12:46:00  
Сохранил: ирина сафонова  
Полное время правки: 0 мин.  
Дата печати: 02.09.2010 12:46:00  
При последней печати  
    страниц: 12  
    слов: 3 557 (прибл.)  
    знаков: 20 277 (прибл.)