

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

ЕПСВВП

**Европейские правила судоходства
по внутренним водным путям**

Резолюция № 24

Пересмотр 5

Поправка 4



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Женева, 2020 год

Примечание

Поправка № 4 к пятому пересмотренному изданию Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) содержит консолидированный текст поправок, предварительно одобренных Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях на ее пятьдесят шестой и пятьдесят седьмой сессиях и принятый Рабочей группой по внутреннему водному транспорту на ее шестьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/SC.3/213, пункт 39).

Добавления и поправки к Резолюции № 24, касающейся ЕПСВВП – Европейских правил судоходства по внутренним водным путям, пересмотр 5

I. Глава 1

1. Статья 1.01:

- a) Раздел III «Световая и звуковая сигнализация»

Исключить пункт 7;

- b) Раздел IV «Другие термины»

Включить в конце новый пункт 22

22. Термин «специфический риск» означает источник повышенной опасности, обусловленной конкретными условиями судоходства, что диктует необходимость наличия у судоводителей профессиональных знаний, выходящих за рамки требуемых по части А приложения II «Профессиональные знания, требуемые для получения удостоверения судоводителя» к пересмотренной резолюции № 31.

2. Статья 1.02, пункт 1

Включить второй абзац

Если судно осуществляет плавание по участку внутреннего водного пути, характеризующемуся специфическими рисками, выявленными компетентным органом в соответствии с действующими правилами, в связи с чем для судоводителя требуется специальное разрешение, и если для одного судна предписывается несколько судоводителей, то лишь один судоводитель, находящийся на вахте в рулевой рубке, обязан иметь специальное разрешение на проход соответствующего участка.

3. Статья 1.07, пункт 2, второе предложение

Заменить *впереди на* *позади* (относится только к тексту на русском языке).

4. Статья 1.08:

- a) *Включить* новые пункты 5 и 6

5. Если леерное ограждение является складным или съемным, то оно может быть частично сложено или снято, только если судно находится на стоянке и только в следующих условиях эксплуатации:

a) для посадки и высадки в пунктах, предусмотренных для этой цели;

b) в радиусе действия подъемного крана, когда он эксплуатируется;

c) во время швартовки и отдачи швартовых тросов в зоне швартовых тумб;

d) с береговой стороны, если судно поставлено на стоянку вдоль вертикальной причальной стенки и нет опасности падения за борт; или

e) в местах соприкосновения двух судов, поставленных на стоянку борт у борта, если нет опасности падения за борт; или

f) когда леерное ограждение крайне затрудняет операции по погрузке и разгрузке или строительные работы.

Если указанные в первом предложении условия эксплуатации больше не соблюдаются, то леерное ограждение должно быть немедленно восстановлено.

6. Члены экипажа и другие находящиеся на борту лица должны быть одеты в спасательные жилеты:

a) при посадке на борт судна и высадке с него, если существует опасность падения в воду;

b) во время пребывания в спасательной шлюпке;

c) при производстве работ за бортом; или

d) при нахождении или производстве работ на мостике или палубе, если высота фальшборта составляет менее 90 см или если леерные ограждения, предусмотренные в пункте 5, не установлены по всей длине.

Работы за бортом могут производиться только тогда, когда суда находятся на стоянке, и в том случае, если движение в прилегающей к ним зоне не представляет никакой опасности.

Данное положение не применяется к прогулочным судам.

5. Статья 1.11:

a) *Включить* новый пункт 2

2. Руководство по службе радиосвязи на внутренних водных путях (общая часть и соответствующие региональные части)¹ должно находиться на борту судов, оборудованных радиотелефонной установкой.

b) *Перенумеровать* существующий пункт 2 на пункт 3 и *изменить* его

3. Может использоваться электронная версия документов, указанных в пунктах 1 и 2, пригодная для немедленного считывания.

II. Глава 3

6. Статья 3.14, *изменить* пункт 7

7. Суда, которые не обязаны нести сигнализацию, указанную в пунктах 1, 2 или 3 выше, но которые имеют свидетельство о допущении или временное свидетельство о допущении на основании раздела 1.16.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, и соблюдают предписания в отношении безопасности, применимые к судам, указанным в пункте 1 выше, могут при подходе к шлюзам нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше, в случае совместного шлюзования с каким-либо судном, обязанным нести сигнализацию, указанную в пункте 1 выше.

III. Глава 4

7. Статья 4.01:

a) Пункт 2, *изменить* второе предложение

Данное положение не распространяется на малые суда, или на суда, подающие сигналы, предусмотренные в пункте 4 а) статьи 6.32, которые подаются судами, идущими вниз по течению, с помощью

¹ Имеется только на русском и французском языках.

радиолокационной установки, или на суда, подающие сигналы звоном колокола.

- b) *Исключить* пункт 4.

IV. Глава 6

8. Статья 6.31, *изменить* название

Сообщение местоположения судов во время стоянки.

V. Глава 7

9. Статья 7.07, *изменить* пункт 2 b)

b) судам, которые не несут эту сигнализацию, но которые имеют свидетельство о допущении или временное свидетельство о допущении, выданное на основании раздела 1.16.1 ВОПОГ, и отвечают требованиям безопасности, применимым к судам, предусмотренным в пункте 1 статьи 3.14.

VI. Глава 8

10. Статья 8.02:

- a) Пункт 2, *заменить* подпункты k)–n)² *следующим текстом*

k) характер и количество груза (для опасных грузов: в соответствии с требованиями подпунктов a)–d) и f) пункта 5.4.1.1.1 и подпункта a) пункта 5.4.1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, в отношении перевозки навалом или в упаковках либо подпунктов a)–e) пункта 5.4.1.1.2 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, в отношении перевозки в наливных судах³;

l) сигнализация, необходимая для перевозки опасных грузов;

m) число людей на борту;

n) количество контейнеров на борту по их размеру и состоянию загрузки (загружены или не загружены), а также соответствующее расположение контейнеров согласно грузовому плану и их типу;

o) идентификационный номер любого контейнера с опасными грузами.

- b) Пункт 3, *заменить* подпункт h) *на* подпункт g);

- c) *Включить* новые пункты 3a и 3b

² *Примечание секретариата:* подпункты l)–o) в ЕПСВВП 5.

³ *Примечание секретариата:* SC.3, возможно, пожелает заменить текст подпункта k) следующим текстом:

«в случае судов, имеющих на борту грузы, перевозка которых подпадает под действие ВОПОГ:

aa) номер ООН или идентификационный номер вещества опасных грузов;

bb) надлежащее отгрузочное наименование для перевозки опасных грузов;

cc) класс, классификационный код и при необходимости группу упаковки опасных грузов;

dd) общее количество (объем, или масса брутто, или масса нетто, в зависимости от конкретного случая) опасных грузов, к которым относится указанная информация;

ee) число синих огней/конусов».

В этом случае подпункт l) следует исключить.

3а. В случае, когда судоводитель, или другая служба, или другое лицо передают сообщение электронным способом:

а) это сообщение должно быть передано в соответствии с Международным стандартом для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюция № 79);

б) независимо от подпункта а) пункта 2 выше, необходимо указать тип судна или состава в соответствии со стандартом, упомянутым в подпункте а).

3б. Компетентный орган может потребовать, чтобы сообщение, предусмотренное в пункте 2 выше, за исключением требований подпунктов с) и г), было передано электронным способом в случае:

а) составов и судов с контейнерами на борту;

б) составов и судов, из которых хотя бы одно судно предназначено для перевозки грузов во встроенных цистернах, за исключением судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ.

d) Пункты 4 и 5 *изменить*

4. Если судно останавливается на участке, на котором требуется представлять данные в соответствии с положениями пункта 1 выше, более чем на два часа, судоводитель должен сообщить время начала и окончания этой остановки.

5. Если данные, предусмотренные в пункте 2 выше, изменяются в процессе движения по участку, на котором требуется представлять данные, об этом следует немедленно сообщить компетентному органу. Об изменении данных необходимо сообщить на указанном канале, в письменной форме или электронным способом.

e) *Включить* новый пункт 7

7. Компетентный орган может определить обязанность сообщать данные и их содержание для судов-заправщиков и судов-сборщиков маслосодержащих отходов, определенных в пункте 1.2.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, а также для судов, совершающих однодневные рейсы.

VII. Глава 9

11. Статья 9.02, *включить* в пункт 6

t) в случае судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, — руководство по эксплуатации и подшивка с материалами по безопасности.

VIII. Глава 10

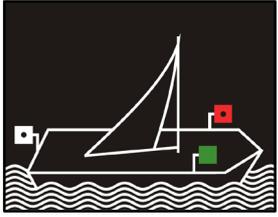
12. Статья 10.07, пункт 2 e)

В конце первого предложения *включить* «, если это применимо».

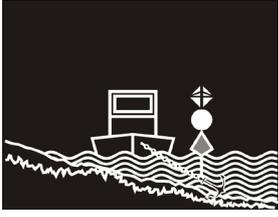
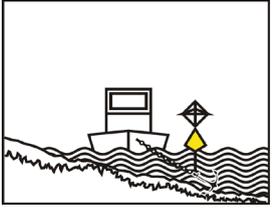
IX. Приложение 3

13. Рисунок 20, в конце *включить* «(топовые огни являются факультативными)».

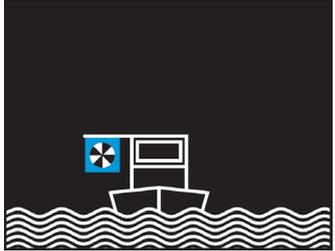
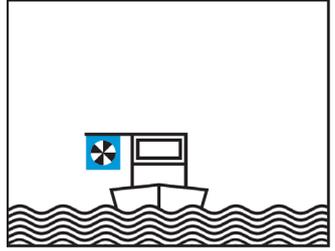
14. Включить новый рисунок 20 бис

| | | |
|---|-------------------|--|
|  | <p>20 бис</p> | |
| <p>Статья 3.12: Парусные суда</p> | | |

15. Включить новый рисунок 61 бис

| | | |
|--|-------------------|--|
|  | <p>61 бис</p> |  |
| <p>Статья 3.26: Плавающие средства, якоря которых могут представлять опасность для судоходства</p> | | |

16. Включить новый рисунок 77

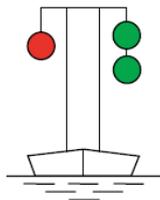
| | | |
|---|-----------|--|
|  | <p>77</p> |  |
| <p>Статья 6.04 (пункты 4 и 6): Встречное плавание: Идущие вверх по течению суда, уступающие путь идущим вниз по течению судам с правого борта (голубой щит является факультативным)</p> | | |

X. Приложение 8

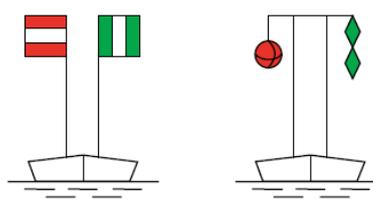
17. Раздел IV бис:

а) Рисунок 17 тер изменить

ночью

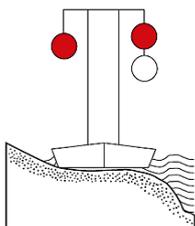


днем

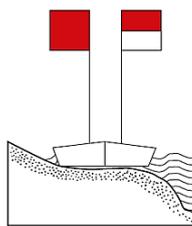


b) Рисунок 17 квинквис изменить

ночью



днем



XI. Поправка 1 к ЕПСВВП 5

18. Во всем тексте поправки 1 к ЕПСВВП 5 *заменить* «суда, работающие на СПГ» на «суда, использующие СПГ в качестве топлива».
