



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/1999/12
19 March 1999

Original: RUSSIAN

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

(Восемнадцатая сессия, 9-11 июня 1999 года,
пункт 3 b) повестки дня)

ОБНОВЛЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКИХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА ПО
ВНУТРЕННИМ ВОЛНЫМ ПУТЯМ (ЕПСВВП)

Представлено правительством Российской Федерации

Примечание: В ходе своей шестнадцатой сессии Рабочая группа просила делегацию Российской Федерации подготовить письменное предложение, касающееся возможного дополнения ЕПСВВП национальными правилам, которые на данном этапе не могут быть согласованы с положениями ЕПСВВП (TRANS/SC.3/WP.3/32, п. 11). Предложение делегации Российской Федерации приводится ниже.

I. Визуальная сигнализация судов

Статья - 3.08 Ночная ходовая сигнализация одиночных моторных судов.

1. Одиночное моторное судно должно нести:

а) топовый огонь; судно длиной 50 м., но не более 110 м. может нести второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего; судно длиной 110 м. и более должно нести второй топовый огонь;

в) бортовые огни;

с) три кормовых огня, расположенных треугольником основанием вниз - на судах шириной более 5 м.;

один кормовой огонь в диаметральной плоскости - на судах шириной 5 м. и менее.

2. Пассажирские водоизменяющие моторные суда, работающие на переправах или на внутригородских линиях в границах портовых вод, а также моторный паром, на ходу должны нести кроме огней предписанных в пункте 1 настоящей статьи, желтый проблесковый круговой огонь, расположенный выше топового.

Статья - 3.10 Ночная сигнализация толкаемых составов.

1. Толкающее судно должно нести:

- три топовых огня, расположенных в одной плоскости равносторонним треугольником основанием вниз, верхний из которых должен быть расположен в диаметральной плоскости;

- бортовые огни;

- три кормовых огня, расположенных в одной плоскости равносторонним треугольником основанием вниз, над ним буксировочный огонь, а судно шириной 5 м. и менее - только один буксировочный огонь.

2. Толкаемые суда должны нести:

- одиночное - один топовый огонь в носовой части;

- в составе - по одному топовому огню на носовой части каждого переднего судна.

Статья - 3.14 Дополнительная ночная сигнализация судов осуществляющих отдельные перевозки опасных грузов.

1. Суда, совершающие перевозки опасных грузов 1 и 2 классов, упомянутых в приложении 9, или суда, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должны нести помимо огней, предписанных положениями настоящих Правил, два красных топовых огня, расположенных ниже переднего белого.

2. Суда, совершающие перевозки опасных грузов 3, 4 (кроме руды, каменного угля), 5, 6, 7 классов или суда, которые не были дегазированы после перевозки таких грузов, должны нести помимо огней, предписанных другими положениями настоящих Правил, красный топовый огонь, расположенный ниже переднего белого.

3. Буксировщик или толкач, кроме огней, предписанных настоящими Правилами, должен нести:

- а) если в составе находятся суда, указанные в пункте 1, - два красных топовых огня, расположенных выше белых или треугольника;
- в) если в составе находятся суда, указанные в пункте 2, - один красный топовый огонь, расположенный выше белых или треугольника;
- с) если в составе находятся суда, указанные в пунктах 1 и 2 (смешанный состав) - два красных топовых огня, расположенных выше белых или треугольника.

Статья - 3.16 Ночная ходовая сигнализация паромов.

1. Паромы, паромные переправы, не передвигающиеся самостоятельно, должны нести:

- а) белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее 5 м., однако эта высота может быть уменьшена до 3 м., если длина парома не превышает 15 м.;
- в) желтый круговой огонь, расположенный на расстоянии около 1 м. над огнем, предусмотренным в подпункте "а";
- с) шлюпка или головной поплавков парома с продольным тросом должны нести белый круговой огонь, расположенный на высоте не менее 3 м. над уровнем воды.

Канат переправы должен быть освещен у обоих берегов фонарями, прикрытыми сверху защитными козырьками.

2. Моторное судно, занятое толканием, буксировкой на тросе или под бортом несамоходного судна (парома) на переправе, кроме предписанных ему огней должно нести желтый проблесковый круговой огонь.

Несамоходное судно несет: при работе толканием один белый топовый огонь, при буксировке один белый круговой огонь, если длиной до 50 метров, а свыше 50 метров - два круговых огня на носу и корме.

Статьи: 3.29; 3.30; 3.31; 3.32

В ЕПС ВВП определен порядок несения дневной ходовой сигнализации. Национальными правилами судоходства Российской Федерации дневная ходовая сигнализация - не предусмотрена.

II. Сигнализация и навигационное оборудование водного пути

Статья - 5.01 Сигнализация.

В приложении 7 к Правилам судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации определены запрещающие, предписывающие и указательные знаки и даны их значения.

Статья - 5.02 Навигационное оборудование водного пути.

В приложении 8 к Правилам судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации определены сигнальные знаки и огни, которые устанавливаются для указания положения судового хода на водном пути и упорядочения движения судов.

Статья - 6.02 Малые суда.

1. Маломерные (малые) суда должны следовать за пределами судового хода или установленных полос движения. В случае когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м. от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование маломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные (малые) суда не могут требовать, чтобы им уступали дорогу.

2. Если два маломерных (малых) судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то применяются следующие правила:

- маломерные (малые) моторные суда должны уступать дорогу всем другим маломерным не моторным судам;
- маломерные (малые) не моторные суда и не идущие под парусом должны уступать дорогу парусным судам.

3. Если два парусных судна идут курсами, пересекающимися таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу согласно нижеследующим правилам:

- а) когда суда идут разными галсами, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;
- б) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- в) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это

судно, то оно должно уступить ему дорогу. Однако, судно, идущее по правой стороне фарватера, не меняет своего курса.

4. Маломерное (малое) и парусное суда при необходимости могут пересекать судовой ход (полосу движения, рекомендованный курс), а также выполнять поворот с пересечением судОВОГО хода, как правило за кормой проходящих судов. Такой маневр перед приближающимися судами должен быть завершен не менее, чем за 1 км. от них.

Пересечение должно производиться под углом, близком к прямому и в возможно короткий срок.

5. Маломерным (малым) и парусным судам, за исключением случаев, когда они выполняют производственные задания запрещается:

а) маневрировать и останавливаться вблизи идущих или стоящих других судов, земснарядов, плавучих кранов и т.д. и в промежутках между ними;

в) останавливаться и становиться на якорь в пределах судОВОГО хода (полосы движения, рекомендованного курса), а также у плавучих навигационных знаков;

с) выходить на судОВОЙ ход при ограниченной менее 1 км. видимости, а парусным судам, кроме того и ночью.

Статья - 6.04 Встречное плавание: общие правила.

1. Судно на участке с двухсторонним движением должно следовать правой по ходу полосой движения, а там, где это затруднено (по путевым, гидрометеорологическим или иным условиям) - придерживаясь оси судОВОГО хода и обеспечивая при этом готовность к безопасному расхождению со встречными судами левыми бортами. При этом каждое судно должно своевременно уклоняться вправо, насколько это необходимо и безопасно, и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади.

2. Судно, идущее вверх, первым заблаговременно, а в случае ограниченного по путевым условиям обзора - при визуальном обнаружении встречного судна, должно согласовать свои действия по радиотелефонной связи и подать отмашку с левого борта.

Судно идущее вниз, должно принять и незамедлительно подтвердить указанную сторону расхождения (пропуска) подачей отмашки.

3. В случае, когда по условиям пути или каким либо другим причинам расхождение затруднено, судно, идущее вверх, с момента обнаружения судна, идущего вниз должно регулировать свое движение таким образом, чтобы встреча произошла в наиболее удобном месте. при этом оно должно заблаговременно уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно и осуществить пропуск встречного судна по левому борту.

4. Если два судна идут встречными курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, то каждое судно должно изменить курс вправо с тем, чтобы они могли разойтись левыми бортами.

5. При расхождении суда, не имеющие исправно действующих радиотелефонных станций и суда, которые не смогли осуществить между собой радиотелефонную связь, должны обмениваться звуковыми сигналами.

Статья - 6.05 Встречное плавание: отступление от общих правил.

1. В случае невозможности пропуска встречного судна по левому борту, судно, идущее вверх, должно заблаговременно перейти на левую по ходу сторону в наиболее удобное место, уклониться влево, насколько это необходимо и безопасно и осуществить пропуск встречного судна по правому борту, при этом предварительно согласовать свои действия по радиотелефонной связи и отмашками по правому борту.

Статья - 6.22-бис. Плавание вблизи выполняющих работу плавучих средств и севших на мель или затонувших судов, а также судов, ограниченных в возможности маневрировать.

1. Судно при подходе к работающему на судовом ходу дноуглубительному или дноочистительному снаряду или судну стоящему на мель на расстоянии не менее 1 км. должно подать звуковой сигнал "Внимание" (один продолжительный) и согласовать по УКВ радиосвязи сторону прохода.

2. Дноуглубительный снаряд должен освободить часть судового хода, достаточного для пропуска судна, и показать сторону прохода ночью миганием двух тенговых огней (если земснаряд отошел к левой кромке - зелеными, к правой - красными), днем светомпульсной отмашкой или флагом - отмашкой.

3. Дноочистительный снаряд ночью должен показать сторону прохода миганием одного кругового огня (белого при работе у левой кромки судового хода, красного - у правой), днем светомпульсной отмашкой или флагом - отмашкой.

4. Судно при получении разрешительного сигнала должно подать отмашку с соответствующего борта и проходить, принимая необходимые меры предосторожности.

5. Обмен сигналами и прохождение мимо судна, занятого подводными и водолазными работами на судовом ходу (подъем судов, прокладка труб,

кабеля и т.д.) или судна стоящего на мели, осуществляется таким же порядком, как и с дноочистительным снарядом.

6. При одновременном подходе судов к дноуглубительному или дноочистительному земснаряду сверху и снизу судно, идущее вниз или скоростное судно, независимо от направления движения, проходит в первую очередь.

7. При невозможности пропуска дноуглубительный и дноочистительный снаряды или судно стоящее на мели должны заблаговременно, но не менее чем за 1 км. от приближающегося судна, подать сигнал "Предупреждение" (серия коротких звуков).

Судно, получив сигнал "Предупреждение", должно незамедлительно прекратить движение до получения разрешения на проход без повторного запроса.

8. Во время прохождения судов земснаряд не должен допускать подхода (отхода) шаланд, обслуживающих его.

III. Проход под мостами и проход плотин и шлюзов

Статьи - 6.24; 6.25; 6.26 Проход под мостами.

1. Проход под мостами разрешается только через предназначенные для этой цели судоходные пролеты, оборудованные действующими в соответствии с ГОСТами навигационными знаками и огнями.

Для обозначения оси судоходного пролета не разводного моста на его середине устанавливаются:

- для прохода судов идущих снизу - квадратные щиты;
- для прохода судов идущих сверху - щиты в виде ромба;
- для проводки плотовых составов - круглые щиты, а для прохода маломерных судов - щиты в виде треугольника.

Цвет щитов красный или белый, в зависимости от фона мостовых конструкций (светлый или темный).

Огни на щитах постоянные:

- два красных огня расположенных по вертикали - для судов, идущих сверху и снизу;
- два зеленых огня, расположенных по вертикали - для плотовых составов.

Для обозначения подмостового габарита по высоте и кромок судового хода в судоходных пролетах мостов устанавливаются 1, 2, 3, 4 квадратных щита зеленого или белого цвета на каждой опоре или кромке. Количество

щитов указывает высоту пролета от уреза воды соответственно до 10, 13, 16 м. и выше.

Все огни постоянные, зеленые.

2. Для обозначения судоходного пролета разводного наплавного моста устанавливаются три огня: два на подвижной части моста и один на конце его разводной части.

Огни постоянные: на правом берегу - красные, на левом - зеленые.

3. Пропуск судов через разводные и наплавные мосты регулируется их владельцами с помощью светофорной сигнализации. Эти мосты регулируются следующими сигнальными знаками светофоров:

- один или несколько красных огней означает: "Проход запрещается";
- один или несколько зеленых огней означает: "Проход разрешается".

4. При приближении к наплавным мостам суда подают сигнал "Внимание" на расстоянии не менее 1 км.

При проходе разводных и наплавных мостов, суда должны выполнять указания органа, уполномоченного осуществлять регулирование судоходства.

5. При одновременном подходе судов сверху и снизу к мосту с одним судоходным пролетом, первым его проходит судно идущее вниз, или скоростное независимо от направления движения.

6. В условиях ограниченной менее 1 км. видимости проход судов и толкаемых составов под мостами разрешается только при условии, что судоходные пролеты имеют средства навигационного оборудования, позволяющие надежно опознать эти пролеты не менее чем за 0,5 км., уверенно ориентироваться при подходе к ним (визуально или с помощью технических средств). При этом ширина судоходных пролетов должна быть:

- а) для одиночных судов и однониточных составов - не менее пятикратной ширины судна (состава);
- в) для других толкаемых составов - не менее трехкратной ширины состава.

Статья - 6.27 Проход плотин.

1. Проход через плотины разрешается в том случае, если он обозначен справа и слева сигнальными знаками:

- а) на правой стороне пролета - два красных огня на верхнем и нижнем углах пролета;
- в) на левой стороне пролета - два белых огня в тех же местах.

2. Запрещение прохода через пролет плотины обозначается одним или несколькими красными огнями или красно-бело-красными щитами (днем).

Статья - 6.28 Проход шлюзов.

1. Суда, идущие на шлюзование, обязаны сообщать по радиотелефонной связи диспетчеру шлюза не менее чем за 1,5 часа (если это невозможно, то с максимального расстояния установления устойчивой связи) о расчетном времени подхода к границам шлюза.

2. Судоводитель при подходе к границам шлюза, но не менее чем за 1 км., запрашивает по радиотелефонной связи и диспетчера шлюза уточненные данные о порядке судопропуска и докладывает о готовности к шлюзованию.

3. Пассажирские суда на подводных крыльях и воздушной подушке при совместном шлюзовании заходят в шлюзовую камеру последними и устанавливаются таким образом, чтобы у них на траверзе не было других водонизмещающих судов, кроме малых.

4. Суда со взрывчатыми и отравляющими веществами заходят в шлюзы в соответствии с планом-графиком шлюзований без остановки у причальных стенок.

5. На судах, направляющихся на шлюзование, экипажем судна должны быть проверены рулевое управление и дистанционное автоматическое управление силовыми установками в части их надежного действия, а также наличие необходимого давления воздуха в пусковых баллонах главных двигателей.

6. Суда, должны заходить в шлюз с безопасной скоростью, чтобы избежать повреждения ворот, защитных устройств и других судов, находящихся в шлюзе, и обеспечить остановку судна (состава) в месте, указанном для его швартовки; при этом на водонизмещающих судах, имеющих два главных двигателя и более, один из них рекомендуется заблаговременно запустить на режим заднего хода.

7. Суда длиной более 75 м. должны швартоваться не менее чем двумя швартовными, расположенными по одному борту.

При швартовке за причальные тумбы камер шлюзов персонал шлюза должен выделить необходимое количество швартовщиков. Швартовка за плавучие рымы обеспечивается персоналом судна.

8. Разрешается совместное шлюзование судов в следующем порядке:

- танкеры и нефтеналивные составы с грузами (или их остатками) всех классов в любом сочетании;
- сухогрузные суда и составы (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и другими огнеопасными грузами), а также суда технического флота с танкерами, загруженными нефтепродуктами (или их остатками) с температурой вспышки паров 60°C и выше;

- пассажирские суда (в том числе скоростные) с сухогрузными судами (составами) (кроме судов с ядовитыми, взрывчатыми и огнеопасными грузами) и судами технического флота, а также с танкерами груженными мазутом (или его остатками) с температурой не выше 45⁰с и температурой вспышки паров 60⁰с и выше.

9. При совместном шлюзовании должны соблюдаться следующие правила:

а) танкеры, как правило, заходят в шлюз и становятся первыми, при этом установка пассажирских судов на траверзе с танкерами запрещается, а интервал между танкером и пассажирским судном должен быть не менее 10 м.;

в) сухогрузные суда могут быть поставлены в камере шлюза на траверзе танкера при условии, что интервал между бортами будет не менее 1 м.;

с) совместно шлюзуемые танкеры и другие суда обязаны выполнять специальные мероприятия противопожарного режима, предусмотренные действующими правилами для такого случая.

10. Распоряжения диспетчера (начальника вахты) шлюза, касающиеся расстановки судов у причальных стенок шлюзов, порядка судопропуска и расстановки в камере шлюза, обязательны для выполнения судоводителями всех судов, которые должны подтвердить получение распоряжений по радиотелефонной связи, а при ее неисправности - подачей звукового сигнала.

Если полученное распоряжение судоводитель считает не выполнимым, то он должен поставить об этом в известность диспетчера шлюза и не принимать никаких действий до принятия согласованного решения.

Статья - 6.28-бис. Вход в шлюзы и выход из них.

1. Вход судов в камеру шлюза, переход из одной камеры в другую и выход из камеры разрешается только при зеленом - сигнале входного (выходного) светофора.

Начало движения судов в шлюз при двухстороннем судопропуске разрешается также при зеленом сигнале промежуточного светофора.

2. Отсутствие сигнала на светофоре является запрещающим сигналом (соответствующим красному цвету). В этом случае судно может продолжать движение только с разрешения диспетчера шлюза, оформленного записью в судовом журнале и в вахтенном журнале шлюза.

IV. Ограниченная видимость - плавание при помощи радиолокатора

Статья - 6.30 Общие правила плавания в условиях ограниченной менее 1 км. видимости.

1. Правила настоящей статьи распространяются на все суда и составы, за исключением маломерных (малых) и парусных, при плавании по внутренним судоходным путям с латеральной системой навигационного оборудования при визуальной видимости менее 1 км. и участках судоходных путей с неосвещаемой в темное время суток обстановкой.

2. Движение судов в условиях ограниченной менее 1 км. видимости допускается если на борту имеется и используется следующее оборудование:

- а) радиолокационная установка и прибор указывающий скорость поворота (циркуляции) судна, находящиеся в исправном состоянии;
- в) радиотелефонная установка, позволяющая осуществлять радиотелефонную связь между судами и между судном и берегом, находящаяся в исправном состоянии;
- с) устройство для подачи звуковых сигналов.

3. Запрещается движение пассажирских судов и судов с нефтегрузами, имеющими температуру вспышки паров ниже 60°С, их остатками, взрывчатыми или ядовитыми веществами и их остатками на всех внутренних водных путях (кроме водных путей разряда "М") при ограниченной менее 1 км. видимости.

4. В условиях ограниченной менее 1 км. видимости плавание судов, кроме указанных в пункте 3 настоящей статьи, в зависимости от габаритов хода разрешается:

- а) при ширине судового хода менее 100 м. - движение одиночным судам, толкаемым составам с одним несамходным судном только вверх;
- в) при ширине судового хода 100 м. и более, но менее 200 м. - одиночным судам двухстороннее движение, а толкаемым составам - движение только вверх;
- с) при ширине судового хода 200 м. и более судам и составам - двухстороннее движение (плотовым составам в этих условиях движение разрешается только по озерам и водохранилищам);
- д) на каналах, независимо от ширины судового хода - двухстороннее движение одиночным судам и толкаемым составам.

5. При ограниченной видимости запрещается расхождение и обгон судов (составов) на участках, где судовой ход имеет ширину менее 200 м., если визуальная видимость составляет менее трех длин судна (состава).

6. На судне наряду с визуальным и слуховым должно вестись непрерывное квалифицированное радиолокационное наблюдение.

При плавании с использованием радиолокационной установки в рулевой рубке должны постоянно находиться два судоводителя, один из которых капитан или штурман, имеющий диплом капитана и рулевой.

7. При ведении переговоров по радиотелефонной связи необходимо точно установить, что разговор ведется именно с тем судном, с которым необходимо согласовать взаимные действия, с указанием местоположения относительно приметных ориентиров.

8. При движении и стоянке суда в условиях ограниченной видимости должны подаваться сигналы:

- | | |
|---|---|
| - Одиночные суда в движении | - Один продолжительный звук; |
| - Составы и плоты в движении | - Один продолжительный и два коротких звука с интервалом не более 1 мин.; |
| - Одиночные суда или составы на якоре или на мелководьях в пределах судового хода | - Один короткий, один продолжительный и один короткий звуки; |
| - Несамостоятельное судно с экипажем на якоре или на мелководьях в пределах судового хода | - Частые удары в колокол или металлический предмет. |

Статья - 6.32 Положения, касающиеся судов, плавающих при помощи радиолокатора.

1. Как только на судах, плавающих при помощи радиолокатора, будут замечены на экране суда (эхо-сигналы), положение или движение которых может создать опасную ситуацию, или когда они приближаются к такому участку, где могут находиться еще невидимые на экране суда, они должны:

а) подать: "одиночные суда" - один продолжительный звук, а составы - "два продолжительных звука"; сигнал должен повторяться так часто, как это необходимо;

в) сообщать по радиотелефонной связи судам, движущимся во встречном направлении информацию, необходимую для обеспечения безопасности судоходства;

с) уменьшить скорость, и в случае необходимости, остановиться.

2. Судно, которое обнаружило присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должно определить: развивается ли ситуация чрезмерного сближения и опасность столкновения. Если это так, то оно должно своевременно предпринять действия для расхождения, причем, когда дей-

ствием является изменение курса, то насколько это возможно, следует избегать:

- а) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;
- в) изменение курса в сторону судна, находящегося на траверзе и позади траверза.

3. Суда и составы при движении в одном направлении в условиях ограниченной менее 1 км. видимости, если они не намерены обгонять друг друга, должны соблюдать между собой безопасную дистанцию, которая в любом случае должна быть не менее пятикратного тормозного пути судна для данной скорости.

4. Суда при ограниченной менее 1 км. видимости должны заблаговременно по радиотелефонной связи договориться о наиболее удобном месте расхождения (пропуска) и осуществлять его только левыми бортами следующим образом:

а) судно, идущее вверх, при подходе к согласованному мосту должно уклониться или уменьшить скорость до минимальной и осуществить пропуск встречного судна (состава) по левому борту;

б) судно, идущее вниз, при подходе к согласованному мосту должно заблаговременно уменьшить ход до минимального, уклониться вправо, насколько это необходимо и безопасно и следовать так до тех пор, пока встречное судно не будет оставлено позади;

в) судно идущее вверх, осуществляет расхождение с плотовым составом по борту, указанному буксировщиком плота.

5. Судно, догоняющее другое судно при видимости менее 1 км., должно по радиотелефонной связи получить разрешение на обгон, согласовать место обгона и взаимные меры предосторожности.

Обгон судов и составов осуществляется только со стороны левого борта обгоняемых судов; обгон плотовых составов осуществляется по указанию плотовода.
