



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят 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)

Применение Европейских правил судоходства по внутренним водным путям

Добавление

Записка секретариата

I. Введение

1. В дополнение к предварительному документу об обеспечении соблюдения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) правительствами (ЕСЕ/TRANS/SC.3/2010/5) ниже приводится информация о применении положений ЕПСВВП речными комиссиями.

2. В ее основе лежат ответы, полученные от Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Мозельской комиссии. Информация, представленная секретариатом ЦКСР, передана для проверки национальным делегациям при ЦКСР и может быть изменена на основе новых данных.

II. Информация о выявленных отличиях от статей в главах 1–8 ЕПСВВП, которые не указаны в главе 9

A. Центральная комиссия судоходства по Рейну

3. Выявление отличия от положений глав 1–8 ЕПСВВП в настоящее время рассматриваются в рамках ЦКСР. Соответствующая информация будет представлена в секретариат ЕЭК ООН в кратчайшие возможные сроки.

B. Мозельская комиссия

4. В ходе сопоставительного анализа Полицейских правил плавания по Мозелю (ПППМ) и четвертого пересмотренного издания ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 1:

a) статья 1.01: в пунктах t), u) и v) ПППМ говорится о соответствии сигнальных огней европейским нормам и ППОГР, а не ВОПОГ;

b) статья 1.02: для судоводителя установлено конкретное предписание относительно употребления алкоголя. Оно применяется также к другим членам экипажей судов;

c) статья 1.07, пункт 1: в ПППМ закреплены требования к загрузке барж для каналов;

d) статья 1.08, пункты 3 и 4: здесь, как и в других положениях ПППМ (статья 2.04), содержится ссылка на Правила освидетельствования судов на Рейне;

e) статья 1.10, пункт 1: в ПППМ предписаны дополнительные документы, которые должны иметься на борту судов, плавающих по Мозелю. Некоторые документы, требуемые в ПППМ, указаны в главе 9 ЕПСВВП;

f) статья 1.12: в ПППМ предусмотрено, что якоря в поднятом положении не должны находиться ниже уровня днища или киля судна;

g) статья 1.15: в ПППМ не содержится запрещения выбрасывать, выливать или осуществлять сброс в водный путь нефтяных отходов в любой форме либо смесей таких отходов с водой;

h) статья 1.16: в ПППМ предусмотрено, что в случае аварии любое причастное к ней лицо обязано уяснить последствия аварии и предоставлять сведения, позволяющие установить его личность, идентифицировать его судно и определить характер его причастности. Причастным к аварии считается любое лицо, поведение которого в определенных обстоятельствах могло вызвать аварию;

i) статья 1.18: в ЕПСВВП предусмотрены исключения для толкаемых составов. Обязанность освободить фарватер от находящихся на мели или затонувших судов, находящихся на мели соединений плавучего материала или потерянных предметов, регламентируется национальными предписаниями;

j) статья 1.20: полномочия представителей компетентных органов запрещать судоводителям осуществлять судоходство при определенных условиях не предусмотрены в ПППМ;

к) статья 1.21: в ПППМ транспортные средства – амфибии рассматриваются как малые суда. Пункты 3 и 4 этой статьи касаются специфики Мозеля;

л) статья 1.22: в ПППМ содержатся уточнения относительно характера временных предписаний, которые могут быть изданы;

м) в ЕПСВВП не охвачены следующие статьи ПППМ: статья 1.24 "Применимость в портах и местах погрузки и разгрузки", статья 1.25 "Погрузка, разгрузка и перегрузка", статья 1.26 "Особые права судов, принадлежащих контролирующим органам" и статья 1.27 "Предписания, разрешения и одобрения".

5. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 2:

а) статья 2.01: в пункте 4 ПППМ предусмотрено отступление применительно к баржам для каналов, на которых вместо опознавательных знаков, упомянутых в статье 2.01, могут использоваться знаки, предписанные или допускаемые на французских каналах или реке Сар. Пункты 4–5 статьи 2.01 ЕПСВВП не охвачены в ПППМ;

б) статья 2.04: сделаны уточнения в отношении барж для каналов;

в) статья 2.05: сделаны уточнения в отношении опознавательных знаков якорей. Кроме того, эти положения применяются лишь к судам, плавающим исключительно по Мозелю.

6. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 3:

а) статья 3.01: в ПППМ пункты 3 и 5 содержат особые положения, касающиеся толкаемых составов и счаленных групп, и предписания в отношении судов, ожидающих шлюзования. Отсутствует определение термина "высота";

б) статья 3.02: предписания в отношении фонарей, используемых для судоходства по Мозелю, помимо сигнальных огней. Ночная сигнализация для немоторных судов;

в) статья 3.06: в ПППМ не предусмотрены запасные огни;

г) статья 3.08: высокоскоростные суда не охвачены в ПППМ;

д) статья 3.09: в пункте 5 ПППМ предусмотрены отступления для рейдов (составы, состоящие лишь из моторного судна и единственной буксируемой единицы). Статья в ПППМ не охватывает проходы под постоянными мостами, а также суда, приходящие непосредственно из открытого моря или отправляющиеся в море;

е) статья 3.10: в ПППМ предусмотрено, что толкаемые составы, движение которых обеспечивается двумя толкачами, расположенными лагом, должны нести кормовые огни, предусмотренные в пункте 1 с) i), на толкаче, находящемся с правого борта; другой толкач должен нести кормовой огонь, предусмотренный в пункте 1 с) ii). В пункте 4 ПППМ предусмотрено: при движении толкаемого состава в дневное время толкач должен нести желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон. В ПППМ уточняется, что кормовые огни должны быть белого цвета. В ПППМ не охвачены положения пунктов 3–5 статьи 3.10 ЕПСВВП;

g) статья 3.11: в ПППМ не охвачены положения пунктов 2 и 3 ЕПСВВП;

h) статья 3.12: в ПППМ не охвачены положения пунктов 2 и 3 ЕПСВВП;

i) статья 3.13: в ПППМ предусмотрены уточнения для малых парусных судов. Пункты 2, 5 (последнее предложение) и 7 ЕПСВВП не охвачены;

j) статья 3.14: в ПППМ уточняется, что эти положения о дополнительной сигнализации применяются к судам на ходу, осуществляющим отдельные перевозки опасных грузов. В ПППМ содержится ссылка на ППОГР, а не на ВОПОГ;

k) статья 3.17: в этой статье ПППМ говорится о сигнализации судов на ходу, пользующихся преимущественным правом прохода;

l) статья 3.18: в ПППМ уточняется, что эти положения о дополнительной сигнализации применяются к судам на ходу, потерявшим маневренность. Предписания, касающиеся дневной сигнализации, являются иными. Для ночной сигнализации в ПППМ не предусмотрена возможность наличия двух красных огней, расположенных один над другим, а также нет других положений в отношении ночной сигнализации для малых судов;

m) статья 3.20: в ПППМ не предусмотрена дневная сигнализация. В ПППМ нет отдельных положений, касающихся составов, а также малых судов. Компетентные органы могут санкционировать отступления от обязательного наличия сигнализации, предусмотренной данной статьей;

n) статья 3.26: в ПППМ уточняется, что эта статья касается якорей судов, соединений плавучего материала и плавучих установок;

o) статья 3.30: сигналы бедствия, предусмотренные в ПППМ, отличаются от сигналов, предусмотренных в ЕПСВВП. Перечень сигналов, признаваемых в ЕПСВВП, является более обширным по сравнению с перечнем, предписываемым в ПППМ;

p) в ПППМ не охвачены положения статей 3.34–3.38 ЕПСВВП.

7. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 4:

a) статья 4.06: в ПППМ содержится ссылка на Правила освидетельствования судов на Рейне;

b) в ПППМ не охвачены положения статьи 4.07 ЕПСВВП.

8. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 5:

a) в ПППМ не охвачены положения статьи 5.03 ЕПСВВП;

b) в ПППМ не охвачены положения статей 6.01 и 6.01-бис ЕПСВВП.

9. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 6:

a) статья 6.01 ПППМ предусматривает правила плавания для парусных судов на Мозеле;

- b) статья 6.02-бис ПППМ определяет правила плавания для малых судов¹;
- c) статья 6.03: в ПППМ не предусмотрено того, что если судоводитель замечает опасность столкновения, то он должен подать серию очень коротких звуковых сигналов;
- d) статья 6.03-бис: в ПППМ не охвачены положения статьи 6.03-бис ЕПСВВП;
- e) статья 6.05: в ПППМ не охвачены положения пунктов 1, 6 и 7 ЕПСВВП. В пункте 1 ПППМ установлено максимальное число пассажиров (300);
- f) статья 6.06: в ПППМ не охвачены положения статьи 6.06 ЕПСВВП;
- g) статья 6.07: в ПППМ не содержится предписаний о расхождении на водных путях, в отношении которых понятия "вниз" и "вверх" не определены;
- h) статья 6.10: в ПППМ не содержится предписаний относительно обгона для парусных и малых судов (ЕПСВВП, пункты 6 и 7) и подачи предупреждающих звуковых сигналов при обгоне (ЕПСВВП, пункт 3);
- i) статья 6.13: в ПППМ не предусмотрено предписаний для малых судов;
- j) статья 6.16: в ПППМ не охвачены положения пунктов 2, 6 и 7 ЕПСВВП. Имеется небольшое отличие в сигнализации, запрещающей вход в порт (стрелка);
- k) статья 6.21 – Составы: в ПППМ предусмотрено, что состав или счаленная группа должны быть составлены таким образом, чтобы они могли пройти шлюз за один раз; в частности, их общая ширина не должна превышать 11,45 м (пункт 1). В ПППМ предусмотрено, что любой толкаемый состав или любая счаленная группа, длина которых превышает 86,00 м, должны быть в состоянии своевременно остановиться в положении носовой частью вниз по течению, сохраняя надлежащую маневренность во время и после остановки. Это предписание применяется к любому моторному судну длиной более 86,00 м, за исключением судов, заложенных до 1 апреля 1960 года (пункт 2). В ПППМ предусмотрено, что моторное судно, обеспечивающее основную тягу счаленной группы, должно находиться с правого борта этой группы (пункт 3). В ПППМ не содержится положения, касающегося барж морских судов;
- l) статья 6.21-бис: положения этой статьи охвачены в ПППМ в статье 8.05. В ПППМ предусмотрено, что перемещение толкаемых барж вне толкаемых составов допускается лишь на коротких участках и в соответствии с предписаниями, установленными компетентным органом или с согласия этого органа;
- m) статья 6.22: в ПППМ предусмотрены исключения для малых немоторных судов применительно к знаку А.1а и для судов, не использующих собственную силовую установку. Запрещение касается также плавучих средств, и лица, занимающиеся водными видами спорта и не использующие при этом суда, не имеют права использовать для этой цели участок водного пути, расположенный за сигнальным знаком А.1. Участки водного пути, движение на которых запрещено или ограничено, могут быть обозначены серией из двух или бо-

¹ Это положение идентично положению Полицейских правил плавания по Рейну, приведенному в приложении.

лее сигнальных знаков А.1, А.1а или А.12 или серий из двух или более желтых поплавков с установленными на них этими сигнальными знаками в качестве топовых знаков;

п) статья 6.29: в ПППМ установлены особые предписания относительно порядка прохождения шлюзов;

о) статья 6.31: предписания относительно ударов колокола несколько отличаются. В ПППМ предусмотрено исключение для толкаемых составов и счаленных групп (пункт 3);

р) статья 6.33: в ПППМ нет предписания, касающегося паромов, плавающих без помощи радиолокатора;

г) в ПППМ не охвачены положения статей 6.34–6.37 ЕПСВВП.

10. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 7:

а) статья 7.01: в ПППМ уточняется, что в случаях, когда в силу особенностей фарватера судоходство должно осуществляться менее чем в 40,00 м от берега, размещение судов на стоянке лагом разрешается лишь при том условии, если их совокупная ширина не превышает 11,45 м;

б) статья 7.02: в ПППМ предусмотрено, что стоянка запрещена в верхних и нижних аванпортах шлюзов, за исключением судов, находящихся в процессе шлюзования. Вместе с тем администрации шлюзов могут разрешать стоянку на ночь или в случае непогоды в нижних аванпортах при том условии, что это не создает помех для прохождения других судов;

с) статья 7.06: в ПППМ предусмотрено, что суда швартуются лагом от берега;

д) статья 7.08: в ПППМ не предусмотрено особых предписаний для судов, стоящих на фарватере, наливных судов, перевозящих опасные грузы, а также для пассажирских судов.

11. В ходе сопоставительного анализа ПППМ и ЕПСВВП, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие отличия в главе 8:

а) статья 8.02: эти предписания охвачены в статье 9.05 ПППМ. Вместе с тем в ПППМ предусмотрены дополнительные и особые элементы.

III. Информация о положениях, которые дополняют положения глав 1–8 ЕПСВВП

A. Центральная комиссия судоходства по Рейну

12. В ходе предварительного анализа Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) и ЕПСВВП, проведенного секретариатом ЦКСР, были выявлены следующие дополнительные положения в главе 1:

а) статья 1.02: согласно пункту 1 ПППР, считается, что судоводитель обладает необходимой квалификацией, если он имеет свидетельство, соответствующее Рейнским правилам выдачи свидетельств судоводителей. Пункт 7 ПППР запрещает судоводителю обеспечивать управление судном, когда концен-

трация алкоголя в крови достигает 0,5‰ или более или когда количество употребленного алкоголя соответствует такой концентрации алкоголя в крови или эквивалентной концентрации в выдыхаемом воздухе (такое же запрещение применяется к членам экипажа согласно статье 1.03 ПППР);

b) статья 1.10: в ПППР предусмотрены дополнительные документы, помимо тех, которые перечислены в статьях 1.10 и 9.02 (6) ЕПСВВП, такие как свидетельство о принадлежности к рейнскому судоходству и удостоверения, выданные согласно правилам о персонале, обеспечивающим безопасность в секторе пассажирского судоходства;

c) статья 1.21: в пункте 2 ПППР предусмотрено, что для целей настоящих Правил транспортные средства-амфибии рассматриваются как малые суда;

d) статья 1.22: в ПППР имеется два дополнительных положения о возможных основаниях для издания временных предписаний;

13. В ходе предварительного анализа не было выявлено никаких дополнительных положений в главе 2.

14. В ходе предварительного анализа были выявлены следующие дополнительные положения в главе 3:

a) статья 3.01: согласно пункту 3 b) ПППР, счаленные группы, длина которых превышает 140 м, рассматриваются как толкаемые составы той же длины.

15. В ходе предварительного анализа не было выявлено никаких дополнительных положений в главе 4.

16. В ходе предварительного анализа не было выявлено никаких дополнительных положений в главе 5.

17. В ходе предварительного анализа были выявлены следующие дополнительные положения в главе 6:

a) статья 6.02: в пункте 2 ПППР указано, что положения статей 6.04, 6.05, 6.07, 6.08, пункт 1, 6.10, 6.11 и 6.12, за исключением знака В.1, не применяются к малым судам, буксируемым составам и счаленным группам, указанным в пункте 1 выше, или по отношению к ним. Суда, не являющиеся малыми судами, не обязаны применять положения статей 6.09, пункт 2, 6.13, 6.14 и 6.16 в отношении малых судов, буксируемых составов и счаленных групп, указанных в пункте 1 выше;

b) статья 6.02-бис ПППР устанавливает особые правила плавания для малых судов²;

c) статья 6.32: статья 6.32 ПППР отличается по своей структуре от соответствующей статьи ЕПСВВП³.

18. В ходе предварительного анализа были выявлены следующие дополнительные положения в главе 7:

a) статья 7.01: в пункте 2 статьи 7.01 ПППР предусмотрено, что в случаях, когда в силу особенностей фарватера судоходство должно осуществ-

² Текст этой статьи приведен в приложении.

³ Текст этой статьи приведен в приложении.

ляться менее чем в 40 м от берега, стоянка вдоль берега разрешена лишь для одного ряда судов.

19. В ходе предварительного анализа было выявлено, что в ЕПСВВП не охвачены следующие статьи ПППР⁴:

- a) статья 8.01: Буксировка толкаемого состава или толкаемым составом;
- b) статья 8.02: Толкаемые составы, в которые входят суда, не являющиеся толкаемыми баржами;
- c) статья 8.03: Толкаемые составы, в которые входят баржи морских судов;
- d) статья 8.04: Перемещение толкаемых барж вне толкаемых составов;
- e) статья 8.05: Сцепные устройства толкаемых составов;
- f) статья 8.06: Звуковая связь на борту составов;
- g) статья 8.07: Передвижение людей на борту толкаемых составов;
- h) статья 8.08: Построение буксируемых составов;
- i) статья 8.10: Безопасность на борту судов, на которых разрешена перевозка более 12 пассажиров.

В. Мозельская комиссия

20. В ходе предварительного анализа, проведенного секретариатом Мозельской комиссии, были выявлены следующие дополнительные положения:

- a) Глава 8 – Дополнительные положения
 - Статья 8.01 – Максимальные размеры судов и составов
 - Статья 8.01-бис – Скорость хода
 - Статья 8.02 – Буксировка толкаемого состава или толкаемым составом
 - Статья 8.03 – Толкаемые составы, в которые входят суда, не являющиеся толкаемыми баржами
 - Статья 8.04 – Толкаемые составы, в которые входят баржи морских судов
 - Статья 8.06 – Сцепные устройства толкаемых составов
 - Статья 8.07 – Звуковая связь на борту составов и судов, длина которых превышает 110 м
 - Статья 8.08 – Передвижение людей на борту толкаемых составов
 - Статья 8.11 – Безопасность пассажиров на борту
 - Статья 8.12 – Использование пристаней для пассажирских судов
- b) Глава 9 – Особые правила плавания и стоянки
 - Статья 9.01 – Ограничения судоходства
 - Статья 9.02 – Проход через Мецкий шлюз вне установленного времени

⁴ Тексты этих статей приведены в приложении.

Статья 9.03 – Движение на подходе к Кобленцким шлюзам
Статья 9.04 – Движение толкаемых составов в устье Мозеля

с) Глава 10 – Ограничение судоходства во время паводка

Статья 10.01 – Отметки уровня паводка
Статья 10.02 – Нормы, которые надлежит соблюдать, когда достигнуты или превышены отметки уровня паводка

д) Глава 11 – Защита водной среды и удаление отходов, образуемых на борту судов

Статья 11.06 – Обязанность проявлять бдительность при приеме горюче-смазочных материалов

Статьи 11.01–11.09 (за исключением статьи 11.06) охвачены в главе 10 ЕПСВВП.

Приложение

Статьи Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР), которые не охвачены в ЕПСВВП

Статья 6.02-бис: Особые правила плавания для малых судов

1. Малые моторные суда должны уступать дорогу малым немоторным судам.
2. Малые суда, которые не являются ни моторными, ни парусными, должны уступать дорогу малым парусным судам.
3. Два малых моторных судна, курсы которых пересекаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, должны расходиться следующим образом:
 - а) когда они идут встречными или близкими к встречным курсами, каждое из них должно держаться правой стороны, пропуская другое судно слева;
 - б) когда они идут различными пересекающимися курсами, малое судно, которое видит другое судно справа, должно уступить дорогу последнему; это положение не препятствует применению статей 6.13, 6.14 и 6.16.
4. Два малых парусных судна, курсы которых пересекаются таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, должны расходиться следующим образом:
 - а) когда суда идут разными галсами, судно, идущее левым галсом, должно уступать дорогу другому судну;
 - б) когда оба судна идут одним и тем же галсом, 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.

Малые парусные суда совершают обгон других малых парусных судов с наветренной стороны. Наветренной стороной должна считаться сторона борта, противоположного борту брасования грота.
5. Лавирующее малое парусное судно не должно маневрировать таким образом, чтобы малое судно, придерживающееся берега по правому борту, было вынуждено изменить свой курс.

Статья 8.01: Буксировка толкаемого состава или толкаемым составом

1. Буксировка толкаемого состава запрещена.

Вместе с тем толкаемые составы могут буксироваться при исключительных местных условиях и когда это не затрудняет судоходство.
2. Буксировка толкаемым составом запрещена. Вместе с тем, толкаемый состав может осуществлять буксировочные операции:

вверх по течению, если максимальные размеры не достигают 110 x 12 м,
вниз по течению, если максимальные размеры не достигают 86 x 12 м,
и если, кроме того, имеется соответствующая отметка в судовом свидетельстве толкача.

Группа, образуемая толкаемым составом, осуществляющим буксировочные операции, является буксируемым составом по смыслу пункта d) статьи 1.01, и толкаемый состав приравнивается к моторному судну во главе буксируемого состава.

Статья 8.02: Толкаемые составы, в которые входят суда, не являющиеся толкаемыми баржами

В толкаемый состав могут входить суда, не являющиеся толкаемыми баржами, если это конкретно допускается судовым свидетельством толкача и толкаемого судна.

Статья 8.03: Толкаемые составы, в которые входят баржи морских судов

1. Баржи морских судов могут находиться в голове толкаемых составов лишь в том случае, если:

- a) баржа морского судна имеет носовую часть или
- b) баржа морского судна сконструирована для движения в голове состава или
- c) баржа морского судна размещена параллельно с обычной баржей и самая нижняя точка, ниже которой баржа морского судна не считается герметичной, находится не менее чем 1 м выше уровня воды.

2. В случае, указанном в пункте 1 выше, в головной части состава должны иметься якоря согласно Правилам освидетельствования судов на Рейне.

3. Компетентный орган может санкционировать отступления на коротких участках судоходного Рейна и на Большом эльзасском канале для составов, в которые входит не более двух барж морских судов и длина которых не превышает 86 метров.

Статья 8.04: Перемещение толкаемых барж вне толкаемых составов

Перемещение толкаемой баржи вне толкаемых составов допускается лишь:

- a) в счале с моторным судном или в случае буксировки моторным судном, если в судовом свидетельстве обоих судов имеется соответствующая отметка;
- b) на коротких участках при формировании или расформировании толкаемого состава в соответствии с предписаниями, изданными компетентным органом, или с его разрешения.

Статья 8.05: Сцепные устройства толкаемых составов

1. Сцепные устройства толкаемого состава должны обеспечивать прочность его соединения.

2. Должна быть обеспечена возможность простого и легкого соединения и разъединения цепных устройств.

3. Должно быть обеспечено равномерное натяжение цепных устройств соответствующими средствами, предпочтительно – специальными лебедками.
4. Для толкаемых составов шириной не более 12 м, в которые входят толкач и толкаемое судно, жесткое соединение между двумя судами может быть заменено сцепной системой, одобренной комиссией по освидетельствованию, которая обеспечивает контролируемую свободу элементов состава.

Статья 8.06: Звуковая связь на борту составов

1. Если длина толкаемого состава превышает 110 м, должна иметься двусторонняя звуковая связь между рулевой рубкой толкача и головной частью состава.
2. В случае толкаемых составов, приводимых в движение двумя толкачами, расположенными лагом, должна быть обеспечена двусторонняя звуковая связь между постами управления обоих толкачей.
3. В случае счаленных групп, образованных моторными судами, должна быть обеспечена двусторонняя звуковая связь между постами управления обоих судов.
4. В случае буксируемых составов должна быть обеспечена двусторонняя звуковая связь между постами управления всех судов.
5. Для обеспечения звуковой связи не должна использоваться сеть связи "судно – судно".

Статья 8.07: Передвижение людей на борту толкаемых составов

Передвижение людей на борту толкаемого состава должно быть легким и безопасным. Кроме того, промежутки, которые могут образовываться между отдельными единицами состава, должны быть оснащены надлежащими средствами обеспечения защиты.

Статья 8.08: Построение буксируемых составов

1. Расстояние между моторным судном в голове состава и первой буксируемой единицей не должно превышать 120 м. Вместе с тем в составе, движущемся вверх по течению и имеющем лишь одно буксируемое судно полной грузоподъемностью свыше 600 т, это расстояние может достигать 200 м.
2. Расстояние между двумя буксируемыми единицами не должно превышать 100 м.
3. Расстояние между двумя моторными судами в голове буксируемого состава не должно превышать 120 м.

Статья 8.10: Безопасность на борту судов, на которых разрешена перевозка более 12 пассажиров

К судам, на которых разрешена перевозка более 12 пассажиров и которые оборудованы для их пребывания на борту в ночное время суток, применяются нижеследующие положения:

- а) На борту должен иметься план обеспечения безопасности с указанием задач членов экипажа и обслуживающего персонала в чрезвычайных ситуациях. На борту должны также иметься инструкции для пассажиров на случай течи, пожара и эвакуации судна.

Этот план обеспечения безопасности и эти инструкции должны быть вывешены в различных соответствующих местах.

b) Члены экипажа и обслуживающего персонала должны быть ознакомлены с планом обеспечения безопасности, упомянутом в пункте а) выше, и должны периодически проходить инструктажи по усвоению стоящих перед ними задач.

c) Во время пребывания пассажиров на борту пути эвакуации должны быть полностью свободны от каких бы то ни было препятствий. Двери и аварийные выходы, находящиеся на этих путях, должны свободно открываться с обеих сторон.

d) В начале каждого рейса продолжительностью более суток пассажиры должны получать инструкции по безопасности.

e) Пока пассажиры находятся на борту судна, в ночное время суток каждый час должен проводиться обход для проверки безопасности. Должна быть обеспечена возможность надлежащего контроля за выполнением этого обхода.
