


**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**
**Пятьдесят пятая сессия**

Женева, 19–21 июня 2019 года

**Доклад Рабочей группы по унификации технических  
предписаний и правил безопасности на внутренних  
водных путях о работе ее пятьдесят пятой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	6–7	3
III. Рабочее совещание на тему: «Поощрение создания современного флота, повышение безопасности судоходства и активизация инноваций (пункт 2 повестки дня) .....	8–39	4
IV. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 3 повестки дня) .....	40–49	12
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения .....	40–41	12
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синяя книга) .....	42–47	12
C. Карта Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30) .....	48–49	14
V. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 4 повестки дня) .....	50–65	14
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24) .....	50–55	14
B. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61) .....	56–63	15
C. Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21) .....	64–65	17



VI.	Автоматизация на внутренних водных путях и «умное» судоходство (пункт 5 повестки дня).....	66–74	17
VII.	Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (пункт 6 повестки дня).....	75–78	19
	A. Контроль за осуществлением решений Вроцлавской конференции.....	75–76	19
	B. Пересмотр «Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе» .....	77–78	19
VIII.	Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня).....	79–85	20
	A. Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (третий пересмотренный вариант резолюции № 48).....	79–80	20
	B. Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (резолюция № 80).....	81–82	20
	C. Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам.....	83–85	21
IX.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня).....	86	22
X.	Термины и определения в области внутреннего водного транспорта (пункт 9 повестки дня).....	87	22
XI.	Статистика внутренних водных путей (пункт 10 повестки дня) .....	88–89	22
XII.	Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня) .....	90–94	23
	A. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) .....	90–91	23
	B. Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию .....	92–93	23
	C. Образование и профессиональная подготовка судоводителей прогулочных судов .....	94	23
XIII.	Тема для обсуждения на пятьдесят шестой сессии Рабочей группы (пункт 12 повестки дня).....	95	23
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня).....	96–99	24
	A. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту .....	96	24
	B. Второй ежегодный Украинский портовый форум 2019 года .....	97	24
	C. Седьмой Международный форум по вопросам образования, практической подготовки и трудоустройства моряков .....	98	24
	D. Выражение признательности г-ну М. Бюлеру .....	99	24
XV.	Утверждение доклада (пункт 14 повестки дня).....	100	24

## I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее – Рабочая группа, или SC.3/WP.3) провела свою пятьдесят пятую сессию 19–21 июня 2019 года в Женеве.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Украины, Финляндии, Хорватии, Чехии и Швейцарии.
3. В работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (далее – Комиссия по реке Сава или КС). Присутствовали делегации Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМО), Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской федерации портов внутреннего судоходства (ЕФПВС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ) и Европейской федерации транспортников (ЕФТ). По приглашению секретариата присутствовали делегации «Аватар лоджистикс АБ», «Фри боутинг асоусиэйшн», «ГПК Гамбург порт консалтинг ГмбХ», Сети для обмена в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), Рабочей группы по нормативному регулированию морских автономных систем (МАСРВГ), Мореходного училища Харлингена, платформы «Про Даньюб интернэшнл», «РейнПортс ГмбХ», «Техаг инжиниринг АГ» и Российского университета транспорта.
4. От имени директора Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии (ЕЭК) г-на Юйвэя Ли сессию открыла сотрудник секретариата г-жа В. Иванова.
5. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее пятьдесят четвертой сессии (документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, пункт 7), функции Председателя пятьдесят пятой сессии Рабочей группы исполнял г-н И. Игнатов (Болгария).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/109, неофициальный документ № 12 SC.3/WP.3 (2019 года)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с учетом изменений, внесенных на сессии: пункт 13 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен пунктами: а) «Стратегия Комитета по внутреннему транспорту»; б) «Второй ежегодный Украинский портовый форум 2019 года»; в) «Седьмой Международный форум по вопросам образования, практической подготовки и трудоустройства моряков» и д) «Выражение признательности г-ну М. Бюлеру». Она была дополнена неофициальным документом № 12 SC.3/WP.3 (2019 года) для учета неофициальных документов № 13–22 SC.3/WP.3.
7. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, следует отразить только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии. Со всеми представленными материалами можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: [http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2019.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2019.html) (теги «55th session», «Presentations»).

### **III. Рабочее совещание на тему: «Поощрение создания современного флота, повышение безопасности судоходства и активизация инноваций» (пункт 2 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте»<sup>1</sup>, неофициальный документ № 21 (2019 года)

8. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее пятьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, пункт 97), 19 июня 2019 года было проведено рабочее совещание на тему: «Поощрение создания современного флота, повышение безопасности судоходства и активизация инноваций». Основное внимание на нем было уделено текущим проектам, направленным на развитие внутренних водных путей, портов и прибрежных маршрутов, европейским правилам экологизации внутреннего флота, инновационным технологиям сокращения выбросов из бортовых двигателей, содействию автоматизации судоходства, а также областям политики в контексте общего подхода для стимулирования инноваций. Со всеми представленными сообщениями и видеоматериалами можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: [http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2019.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2019.html) (теги «55th session», «Workshop»). Рабочее совещание было открыто секретариатом.

9. В первой половине дня состоялось заседание дискуссионной группы 1 «Инновационные проекты и программы для внутренних водных путей и прибрежных маршрутов». Основными докладчиками были г-н Ф. Хардер («РейнсПортс ГмбХ»), г-н С. Вих («ГПК Гамбург порт консалтинг ГмбХ»), г-н Я. Хасу (Региональный совет Северной Карелии (Финляндия)), г-н Й. Ланц («Аватар лоджистикс АБ» (Швеция)) и г-жа А. С. Повлин, («Фламандские водные пути НВ» (Бельгия)).

10. Г-н Хардер и г-н Вих обратили особое внимание на Информационную систему рейнских портов (ИСРП), представляющую собой электронный механизм управления движением барж для обработки контейнеров, который был разработан с целью улучшения транспортной ситуации на Верхнем Рейне с точки зрения заторов и загрязнения окружающей среды, а также для облегчения трансграничных процедур в контексте отношений между Швейцарией и Европейским союзом. ИСРП используется во внутренних портах и терминалах с 2015 года. В ходе онлайн-демонстрации возможностей этой системы были охарактеризованы аспекты взаимодействия между портовыми властями, операторами терминалов и барж, а также таможенными органами, обеспечивающего планирование и бесперебойное осуществление портовых операций. Далее ораторы обозначили роль внутренних портов в контексте цифровизации на внутренних водных путях, сославшись на другие проекты, имеющие отношение к ИСРП, и подчеркнув необходимость сотрудничества и обмена передовым опытом. В настоящее время осуществляется новый проект «ИСРП-4.0», нацеленный на расширение этой системы за счет других продуктов и ее интеграцию в другие виды транспорта. В заключение ораторы отметили основные итоги, извлеченные уроки и факторы, позволяющие добиться успеха.

11. Представители Германии, Украины и ЕСРПТ задали вопросы о а) данных, используемых для идентификации рейсов (в рамках проекта использовались геоданные и ЛОКОД ООН, а индекс РИС для этих целей можно было бы рассмотреть на более позднем этапе в сотрудничестве с международными группами экспертов по РИС; б) предполагаемом времени доставки, которое может составлять от трех до четырех дней, и с) языках, используемых в контексте ИСРП (в настоящее время это немецкий, французский и голландский).

<sup>1</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration\\_e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf).

12. Г-н Хасу начал свое выступление с демонстрации видеоматериалов о водном пути Сайма, указав его основные параметры, а именно: длина – 770 км, осадка – 4,35 м, открыт для судоходства 300 дней в году. Он также рассказал о распределении задач между Финляндией и Российской Федерацией в плане технического обслуживания этого судоходного пути. К числу недавно реализованных и осуществляемых в настоящее время основных проектов в области развития инфраструктуры относятся: а) обновление шлюзов, б) предоставление ледокольных услуг, в) строительство новых мостов и д) перенаправление судоходного пути. Он охарактеризовал структуру грузовых перевозок на Сайме в качестве составного элемента промышленных цепочек поставок, факторы успеха, существующие вызовы и меры, которые планируется принять для улучшения ситуации. Развитие водных путей Финляндии предусмотрено проектом правительственной программы на 2019–2023 годы, представляющим собой план развития внутреннего водного транспорта в Финляндии, а также такими международными проектами, как «ИНФБЮЧЕ» («INFUTURE») (реализуемый совместно с Российской Федерацией) и проектом ЕММА с продленным сроком реализации.

13. Представители Украины, Комиссии по реке Сава и ЕСРПТ задали вопросы относительно: а) эксплуатации шлюза на водном пути Сайма во время замерзания Саймы, б) перспектив автономного судоходства на внутренних водных путях Финляндии, в) системы маркировки и судоходной обстановки на Сайменском канале, соответствующей международным морским правилам, и д) наиболее важных результатов реализации проекта ЕММА для Финляндии. Г-н Насу также сообщил Рабочей группе об экспериментальном проекте эксплуатации «умных» судоходных каналов на внутренних водных путях Финляндии, осуществление которого начнется осенью 2019 года в рамках проекта ЕММА с продленным сроком реализации и который нацелен на повышение безопасности на узких судоходных каналах, снижение эксплуатационных расходов в долгосрочной перспективе и предотвращение светового загрязнения от сигнализации судового хода посредством дистанционной регулировки силы света на плавучих знаках и дистанционного наблюдения за уровнем зарядки батарей.

14. Г-н Ланц охарактеризовал текущую ситуацию, перспективы и вызовы, связанные с развитием внутреннего судоходства в Швеции. Он представил обзор системы внутренних водных путей Швеции, включающей озеро Венерн, реку Гёта-Эльв и озеро Меларен, обозначив основных судовладельцев и структуру флота, эксплуатируемого на внутренних водных путях Швеции. Далее оратор остановился на деятельности «Аватар лоджистикс АБ» в области внутреннего водного транспорта и логистики, отметив следующие из реализуемых проектов: а) проект модернизации флота, занятого в перевозках агрегированных грузов из Меларена в Стокгольм, б) бизнес-проект, связанный с материально-техническим обеспечением в контексте перевозок жидкого топлива между Гётеборгом, Люсекилом и Карлстадом, а также в) проект строительства нового контейнерного порта Стокгольм-Норвик, для чего потребовалось распространить классификацию внутренних водных путей на береговую линию Гётеборг-Брофьерден и зону порт Норвик-озеро Меларен. К числу других вызовов, помимо высоких затрат, относятся стимулирование внутреннего судоходства, развитие нормативной базы и разработка согласованного плана развития для данного сектора.

15. В ответ на вопросы, заданные представителями Украины, ЕСРПТ и «ГПК Гамбург порт консалтинг ГмбХ», представитель «Аватар лоджистикс АБ» передал информацию относительно: а) модели оперативной деятельности в рамках проекта строительства порта Стокгольм-Норвик, б) перспектив и проблем, связанных с переходом от применяемых в настоящее время стандартов к технологиям РИС, в) доли внутреннего водного транспорта в Швеции и планов совершенствования городской логистики в Стокгольме. Было отмечено, что с учетом потребности в строительных материалах, утилизации отходов и других обстоятельств в контексте городской инфраструктуры задачи, стоящие перед внутренним водным транспортом в области городской логистики, возможно, удастся облегчить.

16. Представитель Российской Федерации сообщил участникам сессии о реализуемых проектах строительства пассажирских судов «река–море» на судовой верфи Астрахани и Нижнего Новгорода (Российская Федерация); их планируется сдать в эксплуатацию в третьем квартале 2019 года и в 2020 году соответственно. Речь идет о пассажирских круизных судах «река–море» нового типа, способных перевозить около 300 пассажиров и сконструированных в соответствии с самыми современными требованиями в плане безопасности и комфорта пассажиров, наличия новейшего оборудования, включая станции АИС<sup>2</sup>, предотвращения загрязнения и т. д. Они предназначены для эксплуатации на круизных линиях «Москва – Астрахань», «Москва – Санкт-Петербург» с проходом по Ладоге и Онеге, а также «Москва – Ростов-на-Дону», включая Волго-Донской судоходный канал. Далее SC.3/WP.3 была проинформирована о реализуемых проектах развития инфраструктуры в соответствии со стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.

17. Представитель ЕСРПТ проинформировал участников сессии относительно: а) рабочего совещания ЦКСР по перевозкам «река–море», которое состоится 11 сентября 2019 года в Дуйсбурге (Германия) (неофициальный документ № 21 SC.3/WP.3 (2019 года)) и б) подготовки ЦКСР тематического доклада по перевозкам «река–море» в сотрудничестве с Европейской комиссией и ЕСРПТ. Делегатам было предложено принять участие в этом рабочем совещании. SC.3/WP.3 согласилась с предложением ЕСРПТ отразить итоги рабочего совещания и обзор тематического доклада ЦКСР по перевозкам «река–море» в повестке дня своей пятьдесят шестой сессии.

18. Г-жа Повлин представила следующие проекты стимулирования перевозок по внутренним водным путям Фландрии (Бельгия), нацеленные на внедрение инноваций, повышение конкурентоспособности сектора и более действенный переход от автомобильного транспорта к водному:

а) реализуемый компанией «Блю лайн лоджистикс» проект эксплуатации челночных барж-паллетовозов, представляющих собой новые суда катамаран длиной 50 м и предназначенных для перевозки грузов на палубе в поддонах, больших мешках и контейнерах. Конкурентоспособность этих судов по сравнению с автомобильным транспортом обеспечивается такими преимуществами, как безопасный и оперативный процесс погрузки и разгрузки, их относительно небольшие габариты, сокращенный экипаж и меньшие эксплуатационные расходы;

б) проект под названием «Корпус к корпусу» («Hull-to-Hull (H2H)»), начатый в 2017 году с целью обеспечения безопасного плавания судов и других объектов в непосредственной близости друг от друга. Позиционирование между судами или между берегом и судном в зоне испытаний основывается на системах Галилео, ЕГСНП<sup>3</sup> и других методах позиционирования. В Бельгии испытания проводятся компанией «Блю лайн лоджистикс» на дистанционно управляемых судах и Университетом Лёвена;

в) модульная концепция «Вотертрак+» («Watertruck+»), предусматривающая использование толкаемых баржевых составов и позволяющая увеличить дальность их маршрута, их потенциал и оперативную гибкость, а также пригодная для применения на небольших водных путях (продемонстрирована при помощи видеоматериалов); и

г) технологии судоходства без экипажа, разработанные компанией «СИФАР» («SEAFAR») для дистанционного управления автоматическими баржами, используемыми во внутреннем судоходстве. Испытания начнутся в сентябре 2019 года.

19. Затем состоялось совещание дискуссионной группы 2 «Экологизация флота». Основными докладчиками были г-н Р. Пэйн (ЕВРОМОТ), г-н Б. Франкен

<sup>2</sup> Автоматическая идентификационная система.

<sup>3</sup> Европейская геостационарная служба навигационного покрытия.

(«Техаг Инжиниринг АГ») и г-н Ф. Кено (секретариат ЕЭК); с сообщением г-на К. Крейцингера («Вюрцбургер Хафен ГмбХ») выступил представитель секретариата ЕЭК.

20. Председатель Морской рабочей группы ЕВРОМОТ г-н Пэйн в своем выступлении подробно охарактеризовал новые европейские правила о внедорожной подвижной технике (ВДПТ), остановившись на новых требованиях этапа V относительно выбросов из ВДПТ, содержащихся в Регламенте (ЕС) № 2016/1628 и его вспомогательных регламентах<sup>4</sup>. В числе основных аспектов были затронуты ключевые изменения в предписаниях, касающихся вспомогательных двигателей, применения двигателей внедорожной техники, двигателей грузовых транспортных средств Евро VI, а также изменения в классификации двигателей, влияющие на предельные значения выбросов для этапа V. В сопоставлении с другими предписаниями оратор изложил рекомендации для изготовителей двигателей относительно применяемых мер по обеспечению соответствия требованиям этапа V. Подробная информация изложена в руководстве, которое было опубликовано совместно ЕВРОМОТ и Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)<sup>5</sup>; оратор привел примеры из руководства, касающиеся введенных в эксплуатацию двигателей и судов нового типа, отступлений от правил, сменных двигателей и схем перехода на двигатели этапа V.

21. Г-н Франкен начал свое выступление с описания деятельности Группы «Техаг» в области семейств двигателей, оснащенных системой последующей обработки отработавших газов для широкого диапазона применения. Он охарактеризовал принципы, используемые для сокращения доли элементов вредных выбросов из дизельных двигателей. Речь идет о шуме, газообразных загрязняющих веществах в отработавших газах и твердых частицах. Были подробно рассмотрены следующие имеющиеся технологии последующей обработки отработавших газов: а) технология протисажевого фильтра (DPF), предусматривающая различные методы регенерации и требования о надлежащем функционировании системы, и б) технология избирательного каталитического восстановления (ИКВ), позволяющая уменьшить выбросы NO<sub>x</sub>. Были продемонстрированы недавние примеры использования различных типов двигателей, оснащенных системой последующей обработки отработавших газов, которые были изготовлены Группой «Техаг». В заключение оратор отметил, что технологию следует выбирать на основе условий эксплуатации, и подчеркнул важное значение надлежащего технического обслуживания двигателей и использования качественного топлива и смазочного масла для обеспечения требуемой степени обработки выбросов из двигателя.

22. О деятельности Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP. 29) в контексте загрязнения воздуха и изменения климата рассказал г-н Кено. Он охарактеризовал: а) нормативную деятельность, увенчавшуюся разработкой соответствующих правил ООН, б) технологии сокращения вредных выбросов из двигателей автотранспортных средств большой грузоподъемности, в том числе парниковых газов, и с) соответствующие реализуемые стратегии и их воздействие на внутреннее судоходство на основе сопоставления условий проведения испытаний на выбросы из грузовых транспортных средств и судов внутреннего плавания и с учетом энергоэффективности ВДПТ и выбросов из нее CO<sub>2</sub> в свете требований Европейского союза на этапе V. Последовали выводы относительно наличия технологий контроля за выбросами загрязнителей, применяемых как на дорогах, так и в случае судов внутреннего плавания, необходимости повышения

<sup>4</sup> Делегированный регламент Комиссии (ЕС) № 2017/654 от 19 декабря 2016 года;  
Делегированный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/236 от 20 декабря 2017 года;  
Делегированный регламент Комиссии (ЕС) № 2017/655 от 19 декабря 2016 года;  
Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) № 2017/656 от 19 декабря 2016 года;  
Делегированный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/987 от 27 апреля 2018 года;  
Имплементационный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/988 от 27 апреля 2018 года и  
Делегированный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/989 от 18 мая 2018 года.

<sup>5</sup> <http://www.euromot.eu/publication-and-events/publications>.

уровня осведомленности о реальных выбросах CO<sub>2</sub> из ВДПТ, ее энергоэффективности и актуальности этой темы в обозримом будущем.

23. Г-н Крейцингер начал свое выступление с краткого обзора деятельности «Вюрцбургер саплайн энд трэнспорт ГмбХ» и Группы WVV, а также достигнутого ими прогресса в области берегового энергоснабжения. Было отмечено, что стремительное развитие речных круизных перевозок и растущий спрос на энергию для судов этого типа оказывают вредное воздействие на экологию зон стоянки в виде вредных выбросов, шума и вибрации и что для решения этой проблемы предлагается использовать береговые системы энергоснабжения судов, находящихся на стоянке. В ходе выступления он описал принцип отключения главной судовой установки у причала и его основные элементы, эксплуатации энерготерминала на основе энергостанций, используемых на европейских реках, применения разъемных соединений для различных типов судов, а также применимые стандарты. Основной упор был сделан на преимуществах и будущих перспективах береговых систем энергоснабжения. Процесс функционирования энерготерминала WVV был продемонстрирован при помощи видеоматериалов.

24. Обсуждения в рамках дискуссионной группы 3 были посвящены проектам модернизации и экологизации флота на Дунае. Основными докладчиками были г-жа М. Патрики (Румыния), г-жа К. Сиот («Про Дэньюб интернэшнл») и г-н И. Гладких (Украина).

25. Г-жа Патрики представила деятельность по модернизации дунайского флота в соответствии с приоритетной областью 1а (совершенствование мобильности и мультимодальных перевозок по внутренним водным путям) Стратегии Европейского союза для дунайского региона (СЕСДР). Эта приоритетная область координируется Австрией и Румынией и привлекает ключевых субъектов и заинтересованные стороны из 14 стран Дунайского района. К числу недавних проектов относятся следующие: а) «Инновационное дунайское судно»<sup>6</sup> – результаты его реализации показывают, что энергоэффективность и экономичность дунайских судов в значительной степени зависят от условий на водном пути, в частности от его глубины, так что поддержание оптимальных условий плавания является одной из первостепенных задач для придунайских государств; б) «ПРОМИНЕНТ» («PROMINENT» – Стимулирование инноваций в секторе внутреннего водного транспорта)<sup>7</sup>; в) «ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ ДУНАЙ» («GREEN DANUBE» – Комплексные транснациональные стратегии и практические решения для экологически чистой системы внутреннего водного транспорта в Дунайском районе)<sup>8</sup>; и «ГРЕНДЕЛ» («GRENDEL» – Экологически чистый и эффективный дунайский флот)<sup>9</sup>. В качестве примеров были сделаны ссылки на полностью электрический паром, изготовленный в Брэиле (Румыния), который будет введен в эксплуатацию в конце 2019 года, и работающий на солнечной энергии НСБЭ<sup>10</sup> с нулевым уровнем выбросов, предназначенное для гидрофизических съемок в Болгарии. Координаторы по приоритетной области 1а в период после 2020 года будут уделять внимание дальнейшему наблюдению за инновациями в области экологизации технологий и модернизации флота, а также вкладу в стратегию их реализации на дунайском флоте.

26. Затем г-жа Сиот представила подробную информацию о проекте «ГРЕНДЕЛ», реализация которого продолжится до конца 2020 года, а именно: о деятельности «Про Дэньюб интернэшнл», истории и направлениях модернизации дунайского флота, например об использовании альтернативных видов топлива, сокращении выбросов загрязнителей воздуха и энергопотреблении, а также о новых концепциях энергопотоков, материально-технического обеспечения и судов. Перед проектом поставлены следующие цели: а) подготовка операторов судов к модернизации

<sup>6</sup> [http://www.danube-navigation.eu/uploads/files/Conferences/2014-01-30\\_IDV\\_full\\_report.pdf](http://www.danube-navigation.eu/uploads/files/Conferences/2014-01-30_IDV_full_report.pdf).

<sup>7</sup> <http://www.prominent-iwt.eu>.

<sup>8</sup> <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube>.

<sup>9</sup> <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel>.

<sup>10</sup> Надводное судно без экипажа.



посредством передачи соответствующей информации и обсуждения предыдущих европейских проектов, b) разработка планов выделения инвестиций флоту и согласованной программы государственной помощи, c) разработка нормативных рамок для экологизации технологий, d) выработка общедунайской стратегии модернизации флота и e) интеграция внутреннего водного транспорта в логистические системы. Оратор также изложил подробную информацию о запланированной программе государственной помощи, ее целях и сроках реализации, подчеркнув важное значение общественной поддержки усилий по модернизации дунайского флота.

27. За этим последовала дискуссия по вопросу об участии стран, не входящих в Европейский союз, в реализации проектов, финансируемых по линии ЕС, и об использовании результатов их реализации. Представитель Украины просил уточнить условия такого участия. «Про Дэньюб интернэшнл» разместит в открытом доступе типовую программу государственной помощи в качестве итога реализации проекта «ГРЕНДЕЛ».

28. Г-н Гладких сообщил о прогрессе и ожидаемых результатах развития РИС в Украине. Задача проводящейся в настоящее время исследовательской работы состоит в создании динамичной модели электронных навигационных карт (ЭНК), которая позволит прогнозировать воздействие эксплуатируемого судна на окружающую среду. В результате проводившихся в течение нескольких лет наблюдений в Черном море, а также измерений и моделирования с последующей корректировкой посредством использования коэффициента масштабирования в основную модель были интегрированы три динамичные модели морского/речного дна, поверхности (уровня воды) и движущегося судна. Оратор охарактеризовал исследования водной поверхности и дна, используемые математические модели, а также представил динамичный компонент в индексе РИС и кодировку динамичной модели ЭНК. Эта модель может использоваться для наблюдений в режиме реального времени операторами судов, центрами РИС, операторами судов с дистанционным управлением и НСБЭ в целях гидрографической съемки и моделирования.

29. Дискуссионная группа 4 обсуждала согласованные правовые рамки и стратегические области для стимулирования инноваций. Г-жа Повлин и г-жа Льежуа охарактеризовали недавние события в контексте программы «умного» судоходства во Фландрии. Испытательная зона, выделенная для «умного» судоходства, уже охватывает всю сеть внутренних водных путей Фландрии, и для обеспечения безопасности судоходства введена соответствующая процедура проведения испытаний. Компания «Фламандские водные пути НВ» готовит поправки к законодательству об испытаниях «умных» судов. Были проанализированы и дальнейшие изменения с учетом международных правил внутреннего судоходства, включая ЕПСВВП, СИГВВП, другие резолюции ЕЭК и другие международные конвенции и соглашения, касающиеся внутреннего судоходства. Таким образом, были определены четырнадцать стратегических областей, охватывающих основные элементы ЕПСВВП, технические требования, аспекты квалификации экипажа, связи, ответственности и обязательств, инфраструктуры, прогулочного плавания, а также недостающие правила, касающиеся цифровых документов, кибербезопасности и правоприменения. Ораторы подчеркнули роль международного сотрудничества в решении этих проблем, сослались на осуществляемое сотрудничество в рамках Рабочей группы ЦКСР по Полицейским правилам плавания по Рейну, КЕСНИ, МАМСНМС<sup>11</sup> и ПМАКС<sup>12</sup> и просили обе рабочие группы ЕЭК развивать это сотрудничество на основе программы работы SC.3 на 2018–2019 годы. Всем участникам сессии было предложено передать свои замечания авторам представленных материалов и в секретариат.

<sup>11</sup> Международная ассоциация морских средств навигации и маячных служб.

<sup>12</sup> Всемирная ассоциация инфраструктуры водного транспорта.

30. Председатель поблагодарил представителей Бельгии за проделанную работу и отметил новые вопросы, требующие обсуждения в SC.3/WP.3 в контексте этих выступлений. Рабочая группа поблагодарила представителей Бельгии за столь своевременную инициативу и поддержала это предложение. Далее последовала дискуссия по последствиям автоматизации для правил судоходства, сигнализации судов и по связанным с этим вопросам, в которой приняли участие представители Бельгии, Германии, Украины, Комиссии по реке Сава, ЕАЛС, МАСРВГ и секретариата. Было отмечено следующее:

- На данном этапе визуальную сигнализацию автоматизированных судов следует сохранить в соответствии с правилами движения, так как она может влиять на безопасность судоходства. Затем вопрос о снятии сигнализации мог бы рассматриваться лишь в случае особых зон, предназначенных для полностью автономных судов при условии осуществления контроля из берегового центра управления.
- В случае автономного судоходства следует руководствоваться общим принципом визуализации информации, что крайне важно для безопасности судоходства; пока такой тенденции не прослеживается, и такие средства должны основываться на опыте, накопленном в области автономного судоходства, и на соответствующих правилах.
- Существующие пробелы в законодательстве и технических правилах не должны препятствовать дальнейшей разработке технических новшеств.
- Автоматизация может отразиться на правилах движения судов и на положениях Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям и, следовательно, эти положения также надлежит проанализировать.
- Следует проводить различие между судами с дистанционным управлением и полностью автономными судами.
- На Генеральной ассамблее ЕАЛС, состоявшейся в апреле 2019 года, этот вопрос обсуждался и был сделан вывод о том, что автоматизация не должна влиять на безопасность судоходства. От сектора прогулочного плавания последует соответствующее заявление с изложением конкретной позиции.

31. Рабочая группа приняла к сведению следующие результаты усилий ЦКСР и КЕСНИ по модернизации флота: а) руководство по пониманию и толкованию применимых требований к двигателям в свете Регламента (ЕС) № 2016/1628 для ВДПТ и европейский стандарт, устанавливающий технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТВП) и упоминавшийся ранее представителем ЕВРОМОТ<sup>13</sup>; б) соответствующие пункты программы работы КЕСНИ, касающиеся требований к топливным элементам и литиево-ионным батареям, а также сбора данных по экспериментальным проектам, в частности связанных с альтернативными видами топлива и автоматизацией; в) исследование вопроса о финансировании перехода сектора внутреннего судоходства Европы на нулевой уровень выбросов, которое недавно было начато ЦКСР и цель которого состоит в прекращении выбросов парниковых газов и других загрязнителей к 2050 году, как это указано в предусмотрено в Мангеймской декларации<sup>14</sup>. Результаты этого исследования будут нацелены на формирование многолетней финансовой рамочной программы Европейского союза.

32. После работы всех дискуссионных групп состоялись обсуждения и были обозначены вопросы для дальнейшего рассмотрения. В вопроснике с несколькими

<sup>13</sup> [http://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/11/FAQ\\_Engines\\_en.pdf](http://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/11/FAQ_Engines_en.pdf).

<sup>14</sup> Декларация министров, подписанная государствами – членами ЦКСР на шестом Международном конгрессе ЦКСР «150 лет Мангеймского акта – движущей силы динамичного внутреннего водного транспорта», который состоялся 17 октября 2018 года в Мангейме (Германия).

вариантами ответов<sup>15</sup> участники указали, что основными причинами для модернизации внутреннего флота являются:

- улучшение экологических показателей;
- повышение экономической эффективности внутреннего водного транспорта;
- повышение качества транспортного обслуживания;
- улучшение логистических показателей внутреннего водного транспорта;
- соблюдение обязательных требований и современных технических стандартов, повышающих безопасность судоходства;
- интеграция в логистические цепочки поставок;
- улучшение условий труда и жизни.

33. Респонденты сочли, что улучшению экологических показателей внутреннего водного транспорта способствовало бы следующее:

- использование возобновляемых источников энергии и альтернативных видов топлива;
- снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу;
- сокращение потребления энергии и/или топлива;
- новые типы судов и модернизация существующих судов.

34. К числу мер, которые в наибольшей степени позволят улучшить экологические характеристики судов, относятся использование:

- систем очистки отработавших газов для бортовых двигателей;
- газовых и газоэлектрических движительных систем;
- дизель-электрических движительных систем.

35. Рабочая группа отметила, что для успешного осуществления программ модернизации флота необходимы:

- новые финансовые инструменты для улучшения экологических показателей судов внутреннего плавания;
- привлечение к участию всех ключевых сторон для улучшения обслуживания внутренних водных путей и обеспечения их эксплуатационной пригодности;
- развитие цифровизации, автоматизации и других инновационных технологий;
- инвестиции в развитие внутренних и прибрежных портов в качестве центров реализации региональных стратегий развития и трансграничных инициатив;
- развитие навыков и повышение квалификации кадров.

36. Участники согласились с тем, что основными существующими препятствиями и проблемами являются:

- недостаточность инвестиций в сектор, отсутствие программ государственной поддержки инноваций и инвестиций;
- недостаточная политическая осведомленность о преимуществах и потребностях сектора;
- снижение объемов перевозок и доли внутреннего водного транспорта.

<sup>15</sup> В этом вопроснике были использованы выводы, сделанные в ходе мероприятия по передаче «ноу-хау» на тему: «Модернизация дунайского флота», проведенного 7 и 8 марта 2019 года в Вене Центром «ИНДэньюб» (<https://indanube.eu/2019/03/13/know-how-transfer-on-modernisation-of-danube-fleet/>).

37. Рабочая группа решила, что модернизации флота на транснациональном и национальном уровнях будут способствовать следующие меры:

- продвижение экологичного флота и пилотных проектов, обмен передовым опытом;
- распространение информации о преимуществах экологизации флота;
- разработка стандартов и норм, способствующих внедрению альтернативных видов топлива, современных движительных систем, других инноваций;
- продолжение работы по гармонизации технических требований к судам;
- Более активное участие в соответствующей деятельности ЕЭК, групп экспертов Европейской комиссии, речных комиссий и КЕСНИ.

38. Участники сессии подчеркнули важное значение надлежащего технического обслуживания, восстановления, модернизации и развития инфраструктуры внутренних водных путей для экологической и экономической эффективности флота, в частности в районе Дуная, а также то обстоятельство, что внутренний водный транспорт следует интегрировать в интермодальные и мультимодальные перевозки и логистические цепочки.

39. От имени Рабочей группы Председатель поблагодарил ораторов за важный вклад в проведение рабочего совещания.

#### **IV. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 3 повестки дня)**

##### **A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения**

*Документ:* ECE/TRANS/120/Rev.4

40. Рабочая группа отметила, что в секретариат не поступило никакой новой информации о присоединении к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и/или о его ратификации. Секретариату было поручено продолжить консультации с Германией на предмет его возможной ратификации.

41. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, каким образом содействовать осуществлению СМВП и как увеличить число его Договаривающихся сторон, а также поручила секретариату подготовить проект «дорожной карты» для присоединения к СМВП вместе со всей соответствующей информацией. Бельгия поддержала это предложение.

##### **B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синяя книга)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 и Amend.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26

42. Рабочая группа в предварительном порядке утвердила предложения по поправкам к Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синяя книга), представленные Бельгией (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26), и поручила секретариату передать их Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3).

43. Представитель Украины отметил, что некоторые из параметров фарватера на украинском участке водного пути E 40, указанных в третьем пересмотренном издании Синей книги, не соответствуют реальным значениям. Рабочая группа поручила секретариату проконсультироваться с компетентными органами Украины по

параметрам украинского участка водного пути Е 40 и при необходимости подготовить соответствующую поправку.

44. Рабочая группа приняла к сведению директивный документ по проекту ЕММА («Укрепление потенциала внутреннего судоходства и перевозок "река–море" в Европе и регионе Балтийского моря») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25). Представитель Комиссии по реке Сава сослался на содержащуюся в этом директивном документе рекомендацию разработать совместно с экологическими организациями руководство по передовой практике капиталовложений во внутренние водные пути (приложение к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25, пункт 4.4, последний абзац). Одним из примеров такого руководства служит совместное заявление о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и экологической защиты дунайского бассейна, принятое Комиссией по реке Сава и Дунайской комиссией, а также Международной комиссией по охране реки Дунай в 2017 году<sup>16</sup>. Дальнейшая разработка проекта «ПЛАТИНА» увенчалась подготовкой руководства по надлежащей практике в области устойчивого развития водных путей<sup>17</sup>.

45. Председатель подчеркнул, что рекомендации, изложенные в директивном документе, соответствуют Вроцлавской декларации, и просил SC.3/WP.3 рассмотреть вопрос о последующих мероприятиях в ее контексте. Рабочая группа обсудила вопрос о том, каким образом она могла бы способствовать выполнению задач, предложенных в программном документе, и постановила:

a) поддержать усилия по разработке плана действий по повышению роли внутреннего судоходства в районе Балтийского моря и осуществлению этого плана для укрепления потенциала внутреннего судоходства и перевозок «река–море»;

b) содействовать пересмотру и принятию резолюций, касающихся РИС (резолюций № 48, 57, 58, 63, 79 и 80);

c) продолжить свою деятельность по стимулированию автоматизации во внутреннем судоходстве и применению других инновационных технологий;

d) рассмотреть возможные поправки к Синей книге на основе итогов проекта и вопрос о продлении его реализации, а также о соответствующем обновлении зон и параметров внутренних водных путей государствами района Балтийского моря;

e) поручить секретариату установить контакты со всеми государствами района Балтийского моря и регулярно направлять им приглашения для участия в сессиях SC.3 и SC.3/WP.3;

f) поручить секретариату загрузить текст директивного документа на веб-страницу SC.3, в частности раздел, посвященный субрегиональным стандартам и соглашениям, с тем чтобы он был доступен всем государствам-членам и другим заинтересованным сторонам.

46. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию компании «Аватар лоджистикс» о расширении проекта ЕММА всеми заинтересованными странами. SC.3/WP.3 одобрила информацию «Аватар лоджистикс» о продлении реализации проекта ЕММА всеми заинтересованными странами. Продолжится работа и по некоторым особым вопросам. Швеция продолжит исследование, касающееся судов, приспособленных для плавания в условиях обледенения. Представитель ЕСРПТ сообщил SC.3/WP.3 о письме в поддержку продления реализации ЕММА, подготовленном совместно с другими международными организациями в области внутреннего судоходства, и о запланированном совещании с главным руководителем проекта для обсуждения возможного вклада ЕСРПТ в реализацию рекомендаций, изложенных в директивном документе.

<sup>16</sup> [http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents\\_publications/publications/other\\_publications/development\\_of\\_inland\\_navigation\\_and\\_environmental\\_protection\\_in\\_the\\_danube\\_river\\_basin.pdf](http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents_publications/publications/other_publications/development_of_inland_navigation_and_environmental_protection_in_the_danube_river_basin.pdf), available also as ECE/TRANS/SC.3/2008/17.

<sup>17</sup> [http://www.icpdr.org/main/sites/default/files/Platina\\_IWT%20Planning%20Manual.FINAL.Aug10.c.pdf](http://www.icpdr.org/main/sites/default/files/Platina_IWT%20Planning%20Manual.FINAL.Aug10.c.pdf).

47. SC.3/WP.3 просила страны, участвующие в проекте, информировать ее о последующей деятельности и достигнутом прогрессе в осуществлении директивного документа.

### **C. Карта Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30)**

48. Рабочая группа C.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о том, что Секция геопространственной информации Организации Объединенных Наций согласовала карту для опубликования с учетом необходимости внесения в нее редакционных изменений и что эта карта доступна на веб-странице SC.3. SC.3/WP.3 поблагодарила секретариат за проделанную работу. Германия отметила, что базу данных Синей книги можно было бы использовать в качестве источника статической информации для проекта «КОМЕКС» («COMEX») РИС. Председатель просил государства-члены связаться с секретариатом по вопросу о будущих обновлениях карты.

49. Представитель Украины просил секретариат проверить информацию, касающуюся указанного на карте украинского участка водного пути E 40. Секретариату было поручено проконсультироваться с Украиной и при необходимости подготовить поправку.

## **V. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 4 повестки дня)**

### **A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amend.1 и 2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/13, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, неофициальный документ № 22 SC.3/WP.3 (2019 года)

50. Рабочая группа приняла к сведению итоги специальной сессии Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшейся 7 и 8 февраля 2019 года в Страсбурге (Франция), принимающей стороной которой выступила ЦКСР и в рамках которой были проведены совместное совещание с Рабочей группой ЦКСР по Полицейским правилам и совместное совещание с секретариатом Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП). Кроме того, ЦКСР упомянула об эффективном сотрудничестве между секретариатами ЕЭК и ЦКСР и КОВВП, в частности в контексте работы по внесению изменений в главу 10 ЕПСВВП для согласования их с КОВВП. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проекты поправок к ЕПСВВП, предложенные Группой экспертов по ЕПСВВП и содержащиеся в добавлениях к приложениям I и II к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/13. Секретариату было поручено препроводить их SC.3.

51. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата об итогах тридцатого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшегося 18 июня 2019 года. Секретариату было поручено подготовить подробный доклад в качестве рабочего документа к шестьдесят третьей сессии SC.3. SC.3/WP.3 также отметила, что следующее, тридцать первое совещание Группы экспертов состоится 5 ноября 2019 года и будет приурочено к шестьдесят третьей сессии SC.3.

52. SC.3/WP.3 приняла к сведению поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР), принятые ЦКСР в 2018 году на ее осенней сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/14). SC.3/WP.3 была проинформирована о решениях, принятых Мозельской комиссией на ее пленарном заседании 23 мая 2019 года (неофициальный документ № 22 SC.3/WP.3 (2019 года)), и просила секретариат издать их в качестве рабочего документа к шестьдесят третьей сессии SC.3. ЦКСР проинформировала участников сессии о том, что последние поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР), принятые ЦКСР в 2019 году на ее весенней сессии, в надлежащее время будут переданы в секретариат.

53. Рабочая группа приняла к сведению результаты сопоставления глав 1–4 пятого пересмотренного варианта ЕПСВВП, включая поправки 1 и 2, с главами 1–4 ПППР по состоянию на 1 декабря 2018 года, проведенного секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15). SC.3/WP.3 поручила секретариату передать их Группе экспертов по ЕПСВВП и продолжить сопоставление ЕПСВВП с ПППР в сотрудничестве с ЦКСР. ЦКСР поблагодарила секретариат за эту работу, отметив, что она представит свои соображения к шестьдесят третьей сессии SC.3.

54. Секретариат сообщил SC.3/WP.3, что на веб-сайте размещена публикация Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП), принятая в качестве резолюции № 90, и что вскоре будет издана ее бумажная версия.

55. Секретариату было поручено подготовить сводный текст поправок к пятому пересмотренному варианту ЕПСВВП, принятых SC.3 в 2016–2018 годах, для облегчения работы Группы экспертов по ЕПСВВП.

## **В. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/16, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/17 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18

56. SC.3/WP.3 приняла к сведению выступление представителя Российской Федерации по сопоставительному анализу директивы (ЕС) № 2016/1629, ЕС-ТТСВП и приложения к резолюции № 61 с целью согласования Правил Российского речного регистра с этой директивой Европейского союза. Были продемонстрированы результаты анализа по главам, касающимся конструкции и прочности корпуса, остойчивости и деления на отсеки, противопожарной безопасности, якорного снабжения, спасательных средств, электрооборудования и навигационного оборудования, а также предотвращения загрязнения с судов. Были сделаны выводы о том, что: а) ЕС-ТТСВП содержит более подробные положения, чем резолюция № 61 и охватывает также инструкции по установке оборудования, испытания, образцы свидетельств, переходные положения, контроль за соблюдением европейских директив и международных стандартов, б) положения резолюции № 61 и ЕС-ТТСВП, по всей видимости, сближаются с преобладанием требований ТТСВП, однако различия между двумя документами помешают их одновременному применению и с) положения стандарта ЕС-ТТСВП зачастую являются менее подробными, чем Правила Российского речного регистра и других классификационных обществ, поэтому при проектировании и строительстве судов следует применять правила классификационного общества в дополнение к ЕС-ТТСВП.

57. Рабочая группа приняла к сведению предложение о поправках к приложению к резолюции № 61, касающееся аппаратных устройств и дополненное уточнениями Российской Федерации. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила это предложение и решила включить его в приложение в качестве отдельной главы в соответствии с предложением ЦКСР. Секретариату было поручено препроводить SC.3 доработанное предложение для окончательного принятия.

58. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проект главы 8С («Специальные положения, применимые к судам, оборудованным движительными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8) и поручила секретариату препроводить его SC.3 для окончательного принятия.

59. SC.3/WP.3 приняла к сведению предложение секретариата о согласовании приложения к резолюции № 61 с Европейским стандартом, устанавливающим технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), издание 2017 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/17).

60. SC.3/WP.3 поблагодарила секретариат за завершение работы по переводу издания ЕС-ТТСВП 2017 года<sup>18</sup> на русский язык, поручив ему приступить к переводу издания 2019 года. ЦКСР поблагодарила секретариат за проделанную работу, сообщив участникам сессии, что варианты издания 2017 года на различных языках, переданные Европейской комиссией, доступны на веб-сайте КЕСНИ (<http://www.cesni.eu/en/technical-requirements>), где содержится также ссылка на содержащийся на веб-сайте ЕЭК перевод на русский язык.

61. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленные КЕМТО материалы по проекту главы 15В приложения к резолюции № 61, касающейся специальных требований к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров, на основе документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18 КЕМТО дала разъяснения относительно области применения, характера и цели предложенного проекта и сообщила участникам сессии о проводящейся в настоящее время КЕСНИ работе по этому вопросу для внесения возможных изменений в ЕС-ТТСВП.

62. ЦКСР поблагодарила КЕМТО за проделанную работу и представила подробные данные о дискуссии по этому вопросу, прошедшей на совещании временной рабочей группы КЕСНИ по пассажирским судам (CESNI/PT/Pax), состоявшемся 2 и 3 апреля 2019 года в Петтенаско (Италия). Рабочая группа признала потребность в изменении ЕС-ТТСВП в контексте небольших судов, предназначенных для однодневных экскурсий, и указала на отступления, предусмотренные некоторыми государствами-членами и касающиеся построенных новых судов, эксплуатируемых в отдельных районах. Она решила составить перечень национальных положений, касающихся построенных новых судов этого типа и районов их эксплуатации, для выявления аналогичных национальных предписаний в качестве основы для согласованного европейского стандарта. Были выявлены следующие проблемы: а) применимость проектов разработки таких судов в рамках Европейского союза с точки зрения безопасности, б) пассажироместимость и с) обоснование потребности в отступлении от требований относительно остойчивости для обеспечения согласованного подхода. На предстоящем совещании в сентябре 2019 года эта дискуссия будет продолжена с целью включения этих положений в ЕС-ТТСВП.

63. Представитель Российской Федерации сообщил участникам сессии о конкретных положениях, применимых к небольшим судам длиной до 20 м, на борту которых может находиться до 12 человек, и предложил продолжить обстоятельное рассмотрение соображений КЕМТО на основе национальных положений. Председатель поддержал это намерение и предложил собрать информацию о национальных предписаниях государств-членов, применяющих резолюцию № 61. Украина в качестве страны, применяющей эту резолюцию, сочла, что такая глава была бы полезной, однако с учетом проводящейся работы по согласованию этой резолюции с ЕС-ТТСВП следует действовать в свете решений КЕСНИ для облегчения этой работы. И наконец, SC.3/WP.3 решила дождаться замечаний от государств-членов, речных комиссий и КЕСНИ и продолжить дискуссию на своей следующей сессии.

<sup>18</sup> Доступно по следующему адресу в Интернете: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/ES-TRIN\\_2017\\_ru\\_full.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/ES-TRIN_2017_ru_full.pdf).



### **С. Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/179, TRANS/SC.3/150, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/19

64. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила измененный проект приложения к резолюции № 21 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/19), подготовленный секретариатом в консультации с Румынией, Дунайской комиссией и Комиссией по реке Сава в соответствии с решением SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/207, пункт 42). Румыния поддержала это предложение. Секретариату было поручено препроводить его SC.3 для окончательного принятия.

65. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила предложение об обновлении добавления к резолюции № 21 («Приемные сооружения для сбора отходов, образующихся на борту судов, на европейских внутренних водных путях») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3) с обновленным текстом, касающимся приемных сооружений в Румынии, и пиктограммами, позволяющими проводить различие между типами отходов. Секретариату было поручено собрать информацию других государств-членов и подготовить проект текста для обновления добавления.

### **VI. Автоматизация на внутренних водных путях и «умное» судоходство (пункт 5 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20

66. Дискуссия по вопросам автоматизации на внутренних водных путях и «умного» судоходства состоялась 20 июня 2019 года во второй половине дня. В качестве ее координатора выступил председатель МАСРВГ г-н Фэншоу (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии).

67. Рабочая группа приняла к сведению выступление секретаря КВТ г-на Г. Георгиадиса, посвященное основным событиям в работе сегмента высокого уровня по вопросам политики на тему: «Автоматизация на транспорте» (19 февраля в ходе восьмидесяти первой сессии КВТ) и его итогам, а также принятию резолюции министров «Активизация сотрудничества, согласованности и интеграции в эпоху цифровых технологий и автоматизации транспорта», которая охватывает все виды транспорта<sup>19</sup>. Координатор отметил ключевые вопросы, затронутые в этой резолюции, и сослался на проводящуюся в рамках всех видов транспорта работу по обеспечению согласованности, мультимодальности и общего сокращения выбросов загрязнителей воздуха и экологизации, которую следует рассматривать в глобальном контексте; одним из недавних примеров служит введение в эксплуатацию поездов, функционирующих на водороде. Он отметил темпы технических изменений в области цифровизации и интеллектуальных транспортных систем (ИТС), их воздействие на нормативную базу и способы решения связанных с этим проблем.

68. Представители ЭДИННА и Мореходного училища Харлингена сообщили участникам сессии о модернизации учебного судна «Эмели» посредством установки на нем инновационного двигательного-двигательного комплекса, включающего дизельный двигатель, топливные элементы и литиево-ионные батареи, и отметили препятствия для сертификации топливных элементов на морском транспорте. Представитель ЦКСР упомянул о других судах, функционирующих на водороде и СПГ в Европе, о разрешительных процедурах, применяемых в Германии и Франции, и о процедуре внесения изменений в технические требования, применимые КЕСНИ. Координатор подчеркнул важное значение обмена информацией и извлекаемых уроков для сотрудников регулирующих органов.

<sup>19</sup> С приложением I к документу ECE/TRANS/288 можно ознакомиться по следующему адресу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/itc/ECE-TRANS-288e.pdf>.

69. Представители ЕФПВС и ЕСРПТ особо отметили программы, реализуемые на внутреннем водном транспорте в Германии, остановившись на: а) исследовании по вопросам использования водородного и другого альтернативного топлива во внутреннем судоходстве, начатом Министерством транспорта и цифровой инфраструктуры, и б) принятии 14 мая 2019 года генерального плана развития внутреннего водного транспорта. SC.3/WP.3 просила представителя Германии передать более подробную информацию об этом генеральном плане на шестьдесят третьей сессии SC.3.

70. Рабочая группа приняла к сведению предложения о ее возможной последующей деятельности в области автоматизации (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20). Координатор упомянул о проходящей в ИСО дискуссии по терминам и определениям, касающимся морских автономных надводных судов (МАНС). Представитель ЦКСР отметил, что определения уровней автоматизации будут обновлены в 2020–2021 годах. SC.3/WP.3 постановила: а) подготовить резолюцию SC.3 в поддержку автоматизации во внутреннем судоходстве и б) продолжить обмен информацией по этому вопросу на основе вопросника к предстоящей сессии SC.3. Секретариату было поручено составить проект резолюции и собрать информацию к предстоящей сессии SC.3.

71. SC.3/WP.3 рассмотрела предложение о подготовке «дорожной карты» для международного сотрудничества в целях поощрения и развития автономного судоходства. Эта «дорожная карта» будет нацелена на интеграцию автоматизации в контекст внутреннего судоходства в рамках деятельности КВТ в области ИТС. Представители Бельгии, Германии, Украины, ЕФПВС, ЕФТ и ЭДИННА предложили дополнить «дорожную карту» требованиями, касающимися образования и профессиональной подготовки, численности экипажей и ответственности, причем в последнем случае – подробными предписаниями. Бельгия предложила направить ИВР<sup>20</sup> приглашение принять участие в работе предстоящей сессии SC.3. Украина сослалась на исследовательскую деятельность Одесской морской академии и на курс профессиональной подготовки для операторов РИС. Были упомянуты следующие аспекты: а) переходный период, требующийся для данного сектора, б) потребность в разработке европейских стандартов с учетом того, что подобной деятельностью занимается КЕСНИ. с) влияние автоматизации на мероприятия, проводящиеся международными группами экспертов по РИС, и d) позитивному воздействию автоматизации на решение проблемы нехватки специалистов в данном секторе. Секретариату было поручено подготовить проект текста к шестьдесят третьей сессии SC.3 с учетом предложенных изменений.

72. 19 июня 2019 года SC.3/WP.3 обсудила возможности автоматизированного судоходства на основе материалов, представленных Бельгией. Представитель ЕФТ подчеркнул, что цифровизация документов, касающихся экипажа и судов, повлечет за собой значительные дополнительные расходы. Представители ЭДИННА, ЕСРПТ и координатор привели имеющиеся примеры грузов, пригодных для транспортировки на автономных судах, в частности в городских районах. Речь идет о контейнерах, строительных материалах и о поставках продуктов питания в рестораны. К Бельгии была обращена просьба подготовить соответствующий документ к шестьдесят третьей сессии SC.3 на основе представленных материалов.

73. Координатор представил обновленные нормативные положения и тенденции в области автоматизации в секторе морских перевозок, остановившись на: а) непрерывном увеличении степени автономности, новых системах и концепциях, выявленных преимуществах для обычных судов и повышенном внимании к судам с дистанционным управлением; б) нормативной деятельности ИМО, связанной с определениями, пересмотром стандартов и обновлением результатов нормативной экспертизы ИМО для МАНС; с) кодексах поведения и практики в отношении МАНС Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, опубликованных соответственно в 2016 и 2018 годах (версия 2.0) (<http://www.maritimeuk.org/media-centre/publications>). Версия 3.0 будет доступна в ноябре 2019 года. Ключевая задача

<sup>20</sup> Международная ассоциация, представляющая взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе.

состоит в обеспечении того, чтобы все суда эксплуатировались в рамках существующих стандартов и нормативно-правовой базы; основное внимание следует уделить ответственности промышленных кругов и роли человеческого фактора в обеспечении безопасности и надежности автономного судоходства.

74. Председатель поблагодарил координатора за успешное проведения заседания дискуссионной группы и просил его принять участие в будущих сессиях.

## **VII. Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Контроль за осуществлением решений Вроцлавской конференции**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/21

75. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленные секретариатом материалы по предложению о контроле за выполнением государствами-членами решений Вроцлавской конференции на основе документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/21. В соответствии с предложением Бельгии, SC.3/WP.3 поручила секретариату изменить – в консультации с Бельгией и другими заинтересованными государствами-членами – проект для его рассмотрения и принятия SC.3 на ее шестьдесят третьей сессии.

76. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленные сотрудником секретариата ЕЭК г-ном Р. Янсенем материалы по проекту показателей устойчивых связей для внутреннего транспорта, нацеленному на предоставление государствам-членам соответствующего инструмента для оценки внешних связей и оказание содействия в отчетности по вопросам реализации целей в области устойчивого развития. Представители Бельгии, ЕСРПТ и ЕФТ изложили следующие замечания: а) общая цель состоит в разработке окончательного набора показателей, доступных для любой страны, желающей произвести самооценку; б) обследования рынка, произведенные ЦКСР, могли бы быть актуальны с точки зрения показателей внутреннего водного транспорта и с) эти показатели должны охватывать также аспекты социальной устойчивости, включая профессиональную подготовку, дипломирование и условия работы экипажей. К государствам-членам и речным комиссиям была обращена просьба передать в секретариат до первого августа 2019 года свои замечания по проекту, если они имеются.

### **B. Пересмотр «Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе»**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/189

77. Рабочая группа была проинформирована секретариатом относительно осуществляемого пересмотра «Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе» в соответствии с ее решением, принятым на ее пятьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, пункт 42), с целью ее принятия и опубликования в 2020 году. SC.3/WP.3 приняла к сведению материалы, представленные консультантом г-ном Дж.Дж. Боллом (Мореходное училище Харлингена), по структуре и основным темам пересмотренной «Белой книги».

78. SC.3/WP.3 поручила секретариату направить этот проект - после завершения его разработки – государствам-членам, речным комиссиям и другим заинтересованным сторонам для изложения замечаний и представить обновленный документ к шестьдесят третьей сессии SC.3 для его рассмотрения и принятия. Представители Бельгии, Украины и ЕСРПТ передали свои замечания. SC.3/WP.3 поручила секретариату распространить проект на английском языке к концу июля, если он будет готов, а также его варианты на других языках, когда они будут доступны, и выделить

достаточное время для обстоятельной дискуссии по этому пункту в рамках предварительной повестки дня шестьдесят третьей сессии SC.3.

## **VIII. Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (третий пересмотренный вариант резолюции № 48)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/22 и неофициальные документы № 11 и 15 SC.3/WP.3 (2019 года)

79. Председатель Международной группы экспертов по СОЭНКИ ВС г-н В. Хаупт (Германия) сообщил участникам сессии о следующем решении Группы в отношении предложения Российской Федерации о внесении поправок в часть D (неофициальные документы № 11 и 15 SC.3/WP.3 (2019 года)): предлагаемые изменения к разделам 1 и 4 принимаются, а поправки к рис. 1-4 в разделе 4B будут рассмотрены Группой в процессе работы над изданием 2.5 стандарта СОЭНКИ ВС, с тем чтобы их сделать более общими. SC.3/WP.3 поблагодарила г-на Хаупта за проделанную работу и в предварительном порядке одобрила проект пересмотренного приложения к резолюции № 48, содержащийся в документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/22, а также в неофициальных документах № 2, 11 и 15 SC.3/WP.3 (2019 года) при условии внесения изменений, согласованных Международной группой экспертов по СОЭНКИ ВС. Секретариату было поручено завершить работу по этому документу и передать его SC.3 для окончательного принятия.

80. Рабочая группа приняла к сведению представленные г-ном Хауптом материалы по будущим аспектам СОЭНКИ ВС, итоги проведения Недели РИС 4–6 июня 2019 года в Галаце (Румыния), а также учреждение новой Группы экспертов КЕСНИ по информационным технологиям (КЕСНИ/ИТ). В ходе совещания в Галаце эта Группа экспертов рассмотрела свою будущую программу работы и произвела обзор содержания и перспектив стандарта СОЭНКИ ВС. Планируется следующее: а) продолжить согласование стандарта с положениями ЕПСВВП и МАМСНМС, сохранив их применимость к конкретным речным условиям; б) расширить стандарт на бортовые режимы использования для автономного судоходства; в) интегрировать динамические данные; г) разработать стандарт СОЭНКИ ВС для испытания на допущение типа и е) согласовать стандарт с морским стандартом СОЭНКИ (S-101). В ответ на вопрос представителя Украины оратор внес уточнения относительно математических моделей, использовавшихся в проекте «КОМЕКС» («СОМЕХ») РИС, и организации будущей деятельности в рамках КЕСНИ, в том числе об участии в ней стран, для которых стандарты КЕСНИ не являются обязательными.

### **B. Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (резолюция № 80)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/23, неофициальные документы № 16–20 SC.3/WP.3 (2019 года)

81. SC.3/WP.3 рассмотрела проект пересмотренного приложения к резолюции № 80 («Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/23 и неофициальные документы № 16–20 SC.3/WP.3 (2019 года)), дополненный информацией секретариата.

Рабочая группа поблагодарила Председателя Международной группы экспертов по ИС г-на К. Плазила за безупречно проделанную работу.

82. Представитель Украины предложил включить в проект информацию о прогнозировании динамичных данных, и к нему была обращена просьба подготовить подробное предложение с целью обсуждения этого вопроса с Председателем Международной группы экспертов по ИС. Рабочая группа будет проинформирована о результатах и примет надлежащее решение. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проект и поручила секретариату завершить его разработку, препроводив его SC.3 для окончательного принятия.

### **С. Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, неофициальный документ № 14 SC.3/WP.3 (2019 года)

83. Рабочая группа приняла к сведению материалы, представленные Председателем Международной группы экспертов по СОТС<sup>21</sup> г-ном С.Бобером (Германия), относительно нового издания Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях и Имплементационного регламента Комиссии (ЕС) № 2019/838 от 20 февраля 2019 года (неофициальный документ № 14 SC.3/WP.3 (2019 года)). Вначале оратор сообщил об обновлении нормативной базы для систем СОТС Европейской комиссии, ЦКСР и ЕЭК и остановился на целях обновления стандарта СОСТ и используемого подхода. К числу основных изменений относятся положения, касающиеся подвижных станций АИС ВС, СНО<sup>22</sup> АИС ВС и связанных с этим вопросов. Далее он упомянул о роли европейских документов, касающихся АИС, обозначив основные изменения в контексте специальных сообщений приложения АИС ВС и их визуализации, а также последующие шаги.

84. Председатель Международной группы экспертов по СОТС представил задачи, структуру и особенности функционирования КЕСНИ/ИТ, которая будет включать четыре международных группы экспертов по РИС в качестве временных рабочих групп, перед каждой из которых будут поставлены задачи по конкретным вопросам. Председатели этих временных рабочих групп будут отчитываться перед КЕСНИ/ИТ, которая будет принимать решения о дальнейших шагах. Это будет способствовать участию других международных организаций, включая ЕЭК, в утверждении стандартов РИС. Предполагается, что деятельность временных рабочих групп начнется первого января 2020 года и продолжится до окончания реализации программы работы КЕСНИ/ИТ в 2021 году. Экспертам, желающим принять участие в деятельности временных рабочих групп, было предложено проинформировать об этом секретариат или председателей международных групп экспертов по РИС. Последняя Неделя РИС будет проведена в Льеже (Бельгия) 25–29 ноября 2019 года. Председатель поблагодарил г-на Бобера за подробные разъяснения и выразил надежду на то, что председатели международных групп экспертов по СОТС и по СОЭНККИ ВС будут и впредь поддерживать деятельность SC.3 и SC.3/WP.3.

85. SC.3/WP.3 поручила секретариату к своей следующей сессии подготовить проект пересмотра резолюции № 63 в сотрудничестве с Председателем Международной группы экспертов по СОТС на основе нового варианта Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях.

<sup>21</sup> Системы обнаружения и отслеживания судов.

<sup>22</sup> Средство навигационного оборудования.

## **IX. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/184, ECE/TRANS/SC.3/2009/6

86. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о проведении предварительных консультаций с Европейской комиссией и КЕСНИ относительно способов оптимального распределения работы по вопросам профессиональной квалификации между Европейской комиссией, КЕСНИ и ЕЭК для пересмотра резолюции № 31, требований, касающихся знания местных условий, и других вопросов и поручила секретариату продолжить эти консультации. Украина отметила, что ей необходимо дополнительное время для адаптации своей нормативной базы, и просила рассмотреть в ходе консультаций также вопрос о признании свидетельств.

## **X. Термины и определения в области внутреннего водного транспорта (пункт 9 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/24

87. Рабочая группа: а) одобрила предложение Российской Федерации о терминологии, используемой для сопоставительного анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/24), б) поручила секретариату передать его Группе экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта и с) одобрила использование этой терминологии в будущем глоссарии терминов и определений в области внутреннего водного транспорта.

## **XI. Статистика внутренних водных путей (пункт 10 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/2018/14

88. Рабочая группа приняла к сведению материалы, представленные секретарем Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) г-ном Э. Блэкберном, о проводящейся деятельности в контексте обследования движения по внутренним водным путям категории E. Он продемонстрировал примеры анализа данных по распределению перевозок по трем видам внутреннего транспорта в Нидерландах на основе информации из базы данных о статистике транспорта ЕЭК и карту с объединенными данными о грузовых перевозках по обследованию движения на железнодорожных линиях категории E. На своей сессии, состоявшейся 12–14 июня 2019 года, WP.6 решила сохранить в своей повестке дня пункт, касающийся обследования движения по внутренним водным путям категории E, и согласилась с тем, что: а) рассмотрение идеи об обследовании движения по внутренним водным путям категории E будет продолжено с учетом, однако, того, что требуется провести более обстоятельную концептуальную работу, и б) не следует повторно проводить уже проводившийся ранее сбор данных, а можно было бы наглядно представить имеющиеся статистические данные, собранные Евростатом.

89. За этим последовала дискуссия по вопросам: а) участия судовладельцев в представлении статистических данных о грузовых перевозках за пределами Европейского союза и б) сотрудничества с Международным транспортным форумом, Евростатом и речными комиссиями в области сбора статистических данных о перевозках по внутренним водным путям. В ней приняли участие представители Бельгии, Украины, ЕСПИТ и секретариата. SC.3/WP.3 поблагодарила секретариат за проделанную работу, одобрила ее результаты и просила ее продолжать.

## **ХII. Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня)**

### **A. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 и Amend.1

90. Секретариат проинформировал Рабочую группу об имеющихся обновленных вариантах приложения IV к резолюции № 40 (четвертый пересмотренный вариант) и о включении новой информации в онлайн-базу данных об образцах Международного удостоверения на право управления прогулочным судном, поступившей от Литвы и Южной Африки. SC.3/WP.3 также была проинформирована о проявленном Грузией, Казахстаном и Кыргызстаном интересе к международным правилам, касающимся небольших и прогулочных судов.

91. Секретариату было поручено подготовить к предстоящей сессии SC.3 поправки к приложению IV к резолюции № 40. Государствам-членам было предложено передать обновленную информацию по приложению IV к резолюции № 40, если таковая имеется. ЕАЛС поддержала это предложение и настоятельно призвала страны к постоянному обновлению этой информации. Для облегчения этой работы государствам-членам было предложено передать контактную информацию об органах, отвечающих за выдачу МУС.

### **B. Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию**

92. SC.3/WP.3 заслушала информацию секретариата, дополненную представителем ЕАЛС, о прогрессе, достигнутом на настоящий момент неофициальной рабочей группой по прогулочному плаванию, и об итогах ее четвертого совещания, состоявшегося 17 и 18 июня 2019 года параллельно с пятьдесят пятой сессией, в частности о проводящейся работе по модулям проверки знаний в области ЕПСВВП. SC.3/WP.3 приняла к сведению, что следующее совещание этой группы планируется провести параллельно с ее пятьдесят шестой сессией, и просила государства-члены принять в нем участие.

93. Представитель ЕАЛС сообщил SC.3/WP.3 о проводящейся работе по пересмотру положений, касающихся прогулочных судов, в ЕС-ТТСВП (глава 26) и о намерении ЕАЛС подготовить предложение по обновлению приложения к резолюции № 61. SC.3/WP.3 приветствовала это предложение.

### **C. Образование и профессиональная подготовка судоводителей прогулочных судов**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11

94. Рабочая группа заслушала информацию об ответах на вопросник об образовании и профессиональной подготовке судоводителей прогулочных судов, поступивших от 30 стран. Этот вопросник был одобрен на ее пятьдесят четвертой сессии. Общий обзор ответов был передан неофициальной рабочей группе по прогулочному плаванию для принятия дальнейших мер.

## **ХIII. Тема для обсуждения на пятьдесят шестой сессии Рабочей группы (пункт 12 повестки дня)**

95. SC.3/WP.3 решила, что главная тема ее следующей сессии должна быть сформулирована следующим образом: «Цели в области устойчивого развития и пути их достижения в контексте внутренних водных путей».

## **XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)**

### **A. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту**

96. SC.3/WP.3 приняла к сведению выступление г-на Георгиадиса, посвященное новой стратегии КВТ, принятой на его восемьдесят первой сессии, последующим задачам в связи с ней для всех рабочих групп, занимающихся транспортной проблематикой, и принятию 22 февраля 2019 года резолюции № 265 («Содействие развитию внутреннего водного транспорта»)<sup>23</sup>. Он также отметил другие решения КВТ, которые актуальны для деятельности рабочих групп, в частности о переходе от двухгодичной программы работы и оценки к ежегодным бюджетным планам.

### **B. Второй ежегодный Украинский портовый форум 2019 года**

97. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленную Украиной информацию о ключевых темах и итогах второго ежегодного Украинского портового форума 2019 года и совещания за «круглым столом» по безопасности портов (30 и 31 мая 2019 года, Одесса (Украина)), организованных Администрацией морских портов Украины.

### **C. Седьмой Международный форум по вопросам образования, практической подготовки и трудоустройства моряков**

98. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленную Украиной информацию о седьмом Международном форуме по вопросам образования, практической подготовки и трудоустройства моряков, состоявшемся 7 июня в Одессе, который был посвящен 75-летней годовщине Национального университета «Одесская морская академия».

### **D. Выражение признательности г-ну М. Бюлеру**

99. Рабочая группа поблагодарила г-на Макса Бюлера (Швейцария) за его высокопрофессиональный и компетентный вклад в работу SC.3 и SC.3/WP.3, который он вносил на протяжении десятилетий, и пожелала ему продолжительного и счастливого пребывания на пенсии.

## **XV. Утверждение доклада (пункт 14 повестки дня)**

100. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила решения, принятые на ее пятьдесят пятой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом.

---

<sup>23</sup> [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ITC\\_resolution\\_No.\\_265.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ITC_resolution_No._265.pdf).