



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

Сорок шестая сессия

Женева, 18–20 февраля 2015 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования во внутреннем судоходстве: третье совещание Международной группы экспертов

Предложение по пересмотру резолюции № 31

Представлено секретариатом

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 "Внутренний водный транспорт" программы работы на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.
2. На своей сорок пятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) одобрила предложение Международной группы экспертов (МГЭ) о пересмотре резолюции № 31, с тем чтобы привести ее в соответствие с современными требованиями. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению предложения по пересмотру резолюции № 31, представленные секретариатом в настоящем документе, и использовать их в качестве основы для дальнейших поправок.
3. Как уже отмечалось в документе ECE/TRANS/SC.3/2011/5, процесс модернизации следует осуществлять с надлежащим учетом деятельности, проводящейся в рамках Европейской комиссии и соответствующих программ Европейского союза на основе Программы действий НАЯДЫ (в частности в том, что

GE.14-23862 (R) 150115 160115



* 1 4 2 3 8 6 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку



касается критериев, перечисленных в "Таблицах навыков" Стандартов обучения и сертификации во внутреннем судоходстве (СОСВС)), и в тесном контакте с ними. После завершения работы над таблицами СОСВС они могут быть включены в приложение II или вынесены в отдельное третье приложение.

II. Нормативно-правовые рамки в общеевропейском контексте

A. Регион ЕЭК: резолюция № 31

4. Резолюция № 31 создает общую основу для взаимного признания удостоверений судоводителей, определяя минимальные критерии для их выдачи. В 2009 году в эту резолюцию были внесены поправки на основе сравнительного анализа действующих требований Европейского союза, Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК) и Комиссии по бассейну реки Сава (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 15). Эта резолюция применяется в Австрии (частично), Болгарии, Венгрии, Германии, Литве, Люксембурге, Польше, Республике Молдова, Российской Федерации (частично), Румынии, Сербии, Словакии, Украине, Финляндии, Франции и Чешской Республике (ECE/TRANS/SC.3/2014/12/Rev.1).

5. Следует напомнить, что предложение о пересмотре уже было представлено на тридцать девятой сессии SC.3/WP.3 Комиссией по бассейну реки Сава (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/11). Информация о работе Европейской комиссии, речных комиссий и государств-членов была опубликована также в документах ECE/TRANS/SC.3/2011/5 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/14. Необходимо отметить, что положения, содержащиеся в резолюции № 31 (и в директиве 96/50/ЕС), преимущественно основаны на Правилах выдачи дипломов (патентов) для плавания по Рейну, которые находятся в ведении ЦКСР.

B. В рамках Европейского союза: директива Совета 96/50/ЕС

6. Основной директивой Совета, напрямую затрагивающей признание удостоверений судоводителей, является директива 96/50/ЕС от 23 июля 1996 года о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителя для перевозки пассажиров и грузов по внутренним водным путям Сообщества. В ней изложены согласованные основные условия получения национальных удостоверений судоводителей для судоходства по внутренним водным путям между государствами – членами ЕС. В этой директиве проводится разграничение между удостоверением типа "А", которое действительно на всех внутренних водных путях, не подпадающих под сферу охвата Рейнских правил, и удостоверением типа "В", которое носит аналогичный характер, но не действует на внутренних водных путях, имеющих морские характеристики, таких как устья рек¹.

7. 6 ноября 2014 года прошло совещание Общей группы экспертов по стандартам профессиональной квалификации и подготовки во внутреннем судоходстве, учрежденной Европейской комиссией в целях разработки рекомендаций в

¹ Источник: Evaluation of the relevant directives related to the initiative on recognition and modernisation of professional qualifications in inland navigation (Directives 91/672/EEC and 96/50/EC), доклад для Европейского союза: 2014 год.

рамках проекта Комиссии по признанию и модернизации профессиональных требований во внутреннем судоходстве.

С. Региональные рамки: Правила о персонале, задействованном в судоходстве на Рейне

8. ЦКСР приняла Правила о персонале, задействованном в судоходстве на Рейне (ППР), которые вступили в силу 1 июля 2011 года. ППР включают в себя все действующие рейнские предписания, касающиеся судоходного персонала, и основаны на следующих трех сводах правил: i) Правила выдачи патентов/лицензий, принятые в июне 2007 года; ii) глава 23 Правил освидетельствования судов на Рейне; и iii) Правила в отношении персонала, обеспечивающего безопасность в секторе пассажирского судоходства, принятые в декабре 2004 года.

9. ЦКСР сформировала Комитет (СТФ) и Рабочую группу (СТФ/Г) для работы по вопросам, связанным с укомплектацией экипажей и профессиональной подготовкой. В рамках сферы их ответственности можно выделить три основные категории: i) традиционные функции по обновлению правил; ii) функции, касающиеся признания профессиональной квалификации в области судоходства; и iii) функции, связанные с разработкой программ подготовки и повышением квалификации².

10. Следует отметить, что сотрудничество между ЦКСР и Европейской комиссией (ГД МОТР) началось 22 мая 2013 года с подписания Административного соглашения, предполагающего три основных области сотрудничества: i) адаптация технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания; ii) модернизация требований к профессиональной квалификации членов экипажей; и iii) создание систем наблюдения за рынком внутреннего судоходства в Европе².

Д. Региональные рамки: Дунай

11. Дунайская комиссия приняла Рекомендации, касающиеся требований при выдаче патентов судоводителя для судов внутреннего плавания по Дунаю (CD/SES 77/7). Государства – члены Дунайской комиссии признают национальные патенты друг друга.

III. Предложения по пересмотру резолюции № 31

А. Нынешняя структура приложения к резолюции № 31

12. Ниже приводится обзор нынешней структуры приложения к резолюции № 31:

ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1.1 – Цель и область применения

Статья 1.2 – Определения

² "Non-paper on the orientations for the Commission initiative on the recognition and modernisation of professional qualifications in inland navigation", Европейская комиссия (неофициальный документ № 2).

ГЛАВА 2 – МИНИМАЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ВЫДАЧИ УДОСТОВЕРЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЕЙ

Статья 2.1 – Сфера применения

Статья 2.2 – Общие положения

Статья 2.3 – Специальные положения в отношении профессионального опыта

Статья 2.4 – Специальные положения, касающиеся проверки профессиональных знаний

Статья 2.5 – Информация, содержащаяся в удостоверении судоводителя

ГЛАВА 3 – ПРИЗНАНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЕЙ

Статья 3.1 – Принятие минимальных предписаний, касающихся выдачи удостоверений судоводителей

Статья 3.2 – Взаимное признание удостоверений судоводителей

Статья 3.3 – Выдача удостоверений судоводителей кандидатам, не достигшим возраста 21 года, и их признание

Статья 3.4 – Признание общих и специальных удостоверений судоводителей

Приложение I – СОДЕРЖАНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЕЙ

Приложение II – ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ, ТРЕБУЕМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЯ СУДОВОДИТЕЛЯ

A. Общие вопросы в области перевозок грузов и пассажиров

B. Специальные вопросы в области перевозки пассажиров, которые необходимо знать для получения специального удостоверения на право управления пассажирскими судами

C. Дополнительные вопросы, касающиеся управления судном с помощью радиолокатора

D. Дополнительные вопросы, касающиеся перевозок опасных грузов

В. Темы для рассмотрения в контексте обновления приложения к резолюции № 31

а) Сжиженный природный газ (СПГ)

13. Данный аспект мог бы быть затронут в рамках приложения II "Профессиональные знания, требуемые для получения удостоверения судоводителя" в качестве раздела E "Дополнительные вопросы, касающиеся сжиженного природного газа". Для управления судами, двигатели которых работают на сжиженном природном газе, необходимы специальные навыки. В этот новый раздел предполагается включить соответствующие правила, положения, касающиеся безопасности, обслуживания и управления системами, работающими на сжиженном природном газе, а также сценарии действий в чрезвычайных ситуациях.

b) Навигационные тренажеры

14. Данный аспект мог бы быть затронут в рамках статьи 2.4 "Специальные положения, касающиеся проверки профессиональных знаний". Предоставление возможности прохождения экзамена на тренажере позволило бы – в случае его успешного прохождения кандидатом – сократить минимальный срок для приобретения соответствующего профессионального опыта, требуемый согласно пункту с) статьи 2.2.

15. Экзамены с применением навигационного тренажера с точки зрения их организации являются более простыми и менее затратными, обеспечивают большее разнообразие ситуаций, с которыми сталкиваются судоводители, и позволяют проверить навыки реагирования кандидата в случае аварийных ситуаций на судне. Они также могут успешно использоваться для проверки знания местных условий.

16. Если будет принято решение об использовании тренажеров для оценки профессиональных навыков, потребуется составить перечень сертифицированных тренажерных систем.

с) Требования к знанию местных условий (ЗМУ)

17. Данный аспект мог бы быть затронут в рамках статей 2.4 и 3.2.2 а). В основу содержащихся в настоящем пункте предложений положена работа ЦКСР и ЕС по взаимному признанию требований к знанию местных условий. Сегодня для доступа к тем или иным водным путям судоводители должны получать дополнительные удостоверения. Решение о введении единообразного режима в отношении ЗМУ на общих речных участках между государствами – членами ЕЭК ООН может быть принято соответствующими государствами-членами после консультаций с их надлежащими компетентными органами. Государствам-членам может быть представлено право организовывать экзамены, касающиеся ЗМУ во всем регионе ЕЭК, и в том случае, если кандидат продемонстрирует необходимый уровень знаний, выдавать соответствующее разрешение по ЗМУ. К участию в таком экзамене должны допускаться все судоводители региона ЕЭК без каких-либо дискриминационных ограничений.

18. В представленном ниже тексте отражены соображения Общей группы экспертов по стандартам профессиональной квалификации и подготовки во внутреннем судоходстве². Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить актуальность представленных ниже элементов:

а) критерии в отношении ЗКС

Судоходство на участках рек, отвечающих одному или нескольким из перечисленных ниже критериев, может быть разрешено только для держателей удостоверений, подтверждающих знание ими конкретных ситуаций.

1. Гидроморфология участка/бассейна реки

В частности, риск для безопасности могут представлять узкие изгибы устья реки или узкий фарватер, либо быстрое изменение уровня воды (от низкой до высокой воды и наоборот), либо особые условия уровня высокой воды, либо различные сочетания перечисленных выше элементов.

2. Отсутствие надлежащей Фарватерной информационной службы (ФИС) на водных путях, что создает риск для судоходства в связи с гидроморфологическими характеристиками этих водных путей (за исключением каналов). Надлежащей фарватерной информационной службой является такая служба, которая обеспечивает судоводителя достаточной информацией о состоянии фарватера, необходимой для безопасной навигации, и которая может включать в себя следующие элементы:

- визуальные навигационные средства (буи, маяки, световые сигналы, сигнальные щиты и радиоотражающие конструкции (радиолокационные отражатели на буйках и маяках, радиолокационная маркировка прохода через пролеты мостов));
- радиослужбы в диапазоне ОВЧ, предоставляющие навигационную информацию;
- электронные навигационные карты (ENC) для СОЭНКИ ВС и извещения судоводителя (ИС).

3. Наличие особых местных правил судоходства, обусловленных особыми гидроморфологическими характеристиками, представляющими угрозу с точки зрения безопасности.

б) следует также обсудить процедуру определения участков, попадающих под ЗКС, и соответствующие требования (см. неофициальный документ № 2).

С. Формат пересмотра

19. Пересмотр в своем базовом варианте заключается во внесении поправок в нынешний текст приложений к резолюции № 31.

20. Может также быть принято решение о более широком пересмотре резолюции. Такой пересмотр предполагает подготовку новой резолюции, состоящей из нынешнего текста резолюции № 31 и не связанной с техническими аспектами части главы 23 "Экипажи" резолюции № 61 (см. документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2). Таким образом, новая резолюция будет не только касаться выдачи и взаимного признания удостоверений судоводителей, но и обеспечивать более широкую нормативно-правовую базу, регулирующую вопросы персонала, задействованного во внутреннем судоходстве региона ЕЭК ООН.