

Distr.: Restricted  
5 November 2019

English/Russian

## Working Party on Inland Water Transport

### Sixty-third session

Geneva, 6–8 November 2019

Item 3 (a) of the provisional agenda

### Current situation and trends in inland water transport: Revision of the White Paper on efficient and sustainable inland water transport in Europe

## Comments to the draft of the White Paper on efficient and sustainable inland water transport in Europe, revised\*

### Note by the secretariat

In the table below, the secretariat reproduces the comments to the draft transmitted by Belgium, Czechia, Russian Federation, Danube Commission and Mosel Commission.

<i>Chapter, page</i>	<i>Proposed modifications</i>
1. General remarks	(Russian only)
Общие замечания	Заменить слово «скипер» на «судоводитель» по всему тексту
2. Chapter I	(Russian only)
A. Background	...
p. 3	<b>One of the main obstacles regarding a modal shift from the road to the waterway is the financial aspect (high transshipment costs), especially on short distances. Exhaust emissions from barges motorized vessels per ton-kilometre are lower than that of trains or trucks.</b>
	...
	(Russian only)
Глава I	Конкурентные преимущества, которые обеспечивает ВВТ при перевозке больших партий грузов на дальние расстояния, включают безопасность, устойчивость и экономическую эффективность с точки зрения общих затрат на транспортировку и энергопотребления из расчета на тонно-километр, а также низкий уровень аварийности и <del>низкую плотность</del> <b>отсутствие заторов / перегруженности судопотока.</b>
A. История вопроса	...
стр. 4	<b>Одним из основных препятствий, связанных с модальным переходом от дороги к водному пути, является финансовый аспект (высокие затраты на перевалку), особенно на короткие расстояния. Уровень выбросов барж выхлопных газов от самоходных судов из расчета на тонно-километр является более низким по сравнению с поездами и грузовыми автомобилями.</b>
	...
	Тем не менее сектору не хватает <del>хорошей рекламы</del> <b>достаточной поддержки</b> для того чтобы обратить внимание широкой публики и <del>рыночных игроков</del> <b>рынка на</b>

\* Documents ECE/TRANS/SC.3/2019/1–4, Informal document SC.3 No. 4 (2019).

Chapter, page	Proposed modifications
3. p. 6/стр. 6 Table 1 Germany, 2014 Total, 2014	<p>ВВТ и его потенциал. В определенной степени это обусловлено тем, что исторически структура <del>судо</del><b>владения судоходных компаний</b> в Европе является фрагментированной и разнородной. В Западной Европе по-прежнему отсутствует <del>крупные игроки</del> <b>какое-либо существенное доминирование в секторе отрасли</b> внутреннего водного транспорта, и суда зачастую принадлежат <del>отдельным</del> <b>индивидуальным</b> владельцам.</p> <p>Replace / Заменить 5 093 with / на 59093 Replace / Заменить 166 857 with / на 217 857</p>
4. p. 6/стр. 6 Table 2 Belgium, 2011	<p>Replace / Заменить 17 2906 with / на 172 905</p>
5. B. The Performance of IWT in the region of ECE p. 7 В. Показатели эффективности ВВТ в регионе ЕЭК стр. 8	<p>Delete</p> <p>In northern countries where winters are harsh, transport by water is the only feasible method in the winter months.</p> <p>Исключить</p> <p>В северных странах с суровыми зимами транспортировка по воде является единственным возможным вариантом в зимние месяцы.</p>
6. C. Common trends and challenges for the IWT sector p. 8 С. Общие тенденции и проблемы в отрасли ВВТ стр. 8	<p>The transport of large quantities of goods on a waterway from a seaport or <b>an inland port</b> factory directly to the customer, e.g. the transport of iron ore from Rotterdam to the steel mills on the lower Rhine, by IWT is unbeatable in terms of costs per ton-kilometre.</p> <p>Так, перевозка больших партий грузов по воде пути от морского <b>или речного</b> порта непосредственно к клиенту, например транспортировка железной руды из Роттердама до сталелитейного завода на нижнем Рейне, внутренним водным транспортом не имеет равных вариантов с точки зрения экономичности затрат из расчета на тонно-километр.</p>
7. p. 8  стр. 9	<p>...</p> <p>Technological developments and a rising awareness of environmental impact has led to a number of technological challenges. In IWT, the average age of vessels remains high and the investment cycles are long. The hull of a barge will easily surpass 100 years and a properly maintained engine lasts decades - <b>Add the following challenges: vessels' scaling up: smaller inland waterways are used less and less, and reversing this trend which is also a challenge.</b></p> <p>Технический прогресс и повышение осведомленности о воздействии на окружающую среду привели к возникновению ряда технологических проблем. - <b>Добавить</b> следующие проблемы: <b>увеличение размеров судов, приводящее к тому, что меньшие внутренние водные пути используются все реже; тенденция, обратная указанной, также является проблемой.</b></p>
8. p. 9, the last sentence of chapter I  стр. 9, последнее предложение главы I	<p>The degree of automation that will be seen in the near future will highly depend on the technical possibilities <del>and on</del> the demands of politics and insurance <b>and the efforts of authorities to implement a legal framework that makes innovation and automation possible.</b></p> <p>Степень автоматизации, которая будет достигнута в ближайшем будущем, будет во многом зависеть от технических возможностей, <del>и</del> от требований политики и страховых компаний, <b>а также от усилий властей по внедрению правовой базы, которая сделает возможными внедрение инноваций и автоматизации.</b></p>
9. Chapter II A. The Rhine-Danube network and the central European canal and river network	<p>Upgrading the Mosel river became necessary in the 1990s when the significant traffic increase began. The fairway was first deepened from 2.7 m to 3 m (from 1992 to 1999). Second <del>were</del><b>works began to eliminate</b> several key bottlenecks: the nine single-chambered locks on the German part of the river <del>were</del> <b>will be</b> each extended with a second lock chamber, and the second, smaller lock chamber of the double locks in</p>

Chapter, page	Proposed modifications
<p>(including the Weser, Elbe and Oder rivers) p. 11</p> <p>Глава II А. Сеть Рейн–Дунай и центральноевропейская сеть каналов и рек (включая реки Везер, Эльбу и Одер) стр. 12</p>	<p>Koblenz, where Mosel meets the Rhine, <del>was</del> <b>will be</b> renewed as part of the German “Bundesverkehrswegeplan”. <b>The modernization of the locks and the construction of the second lock chamber will continue until 2030.</b></p> <p>Необходимость модернизации реки Мозель стала очевидной в 1990-е годы с началом существенного увеличения интенсивности движения. Вначале был углублен фарватер с 2,7 м до 3 м (с 1992 по 1999 год). Затем были <del>проведены</del> <b>начаты</b> работы по устранению нескольких ключевых узких мест: девять однокамерных шлюзов на немецкой части реки <del>были</del> <b>будут</b> расширены с добавлением к каждому второй шлюзовой камеры; вторая, меньшая по размеру, шлюзовая камера парного шлюза в Кобленце, в месте слияния Мозеля с Рейном, <del>была</del> <b>будет</b> модернизирована в рамках реализации немецкого плана «Bundesverkehrswegeplan». <b>Переоборудование шлюзов и строительство второй камеры шлюза будет продолжаться до 2030 года.</b></p>
<p>10. D. The Czech-Slovak network p. 19–20</p>	<p>The network comprises the Elbe river (E 20) from the Czech-German Border north of Děčín up to the town of Pardubice and the Vltava River (E 20-06) from its confluence with the river Elbe close to the town of Mělník upstream via Prague to the <del>town</del> <b>dam of the reservoir of Slapy in Třebenice</b> and three missing links, which which would connect the Danube and the Elbe and Oder basin: the Elbe-Morava-Danube Link extends the E 20 waterway, the Oder-Váh-Danube Link connects the E 30 and E 81, and extends the E 30 waterway between the Morava and the Oder (figure X).</p> <p>None of the planned waterway links are in construction. However, the Ministry of Transport of Czechia launched a feasibility study on the Danube-Oder-Elbe water corridor in July 2016, and in January 2017, the Transport Ministers of Czechia, Poland and Slovakia signed a memorandum of understanding on <b>the further preparation works of future</b> construction of the link.</p> <p>Both Czechia and Slovakia continue works on improving the existing waterways. For the river Elbe, construction works <del>began</del> <b>are in preparation</b> on the lock and weir system in Děčín for operation in 2021. Restrictions from the low fairway depth between the German border and Ústí nad Labem need improvement. <del>Two low head dams (less than 6 m) and hydropower plants, with locks of 200 × 24 m, are foreseen to make the stretch commercially navigable during low water periods.</del> Further <del>improving</del> <b>improvement of</b> the navigation on the Váh river is a priority for Slovakia. An upgrade to a minimum Class V waterway from the confluence with the Danube river in Komarno upstream to Žilina requires renewal of the existing locks and the construction of new locks.</p> <p>Fleet</p> <p><del>As of 2016, the Czech fleet counted 30 self-propelled vessels with an average capacity of 1,033 tons, 103 pushed barges, average capacity of 504 tons, and 74 push and towboats.</del> <b>As of 1 January 2019, the Czech fleet counted 39 self-propelled vessels with an average capacity of 1,028 tons, 111 pushed barges, average capacity of 535 tons, and 73 push and towboats.</b> These vessels are used in domestic traffic, and on the river Elbe up to the seaport of Hamburg and via the German canal network – to the Rhine basin. The Slovak fleet focuses on the transport of goods on the Danube. In 2016, the Slovak fleet was composed of 10 self-propelled vessels with an average capacity of 1,000 tons, 101 pushed barges with an average capacity of 1,634 tons and 33 push and tow boats</p>
<p>11. Chapter III A. Institutional framework for inland navigation: evolution since 2011 p. 24</p> <p>Глава III А. Организационная основа внутреннего судоходства: эволюция с 2011 года стр. 27</p>	<p>CESNI aims at a deeper harmonization in this field by implementing a commonly acknowledged regime of technical standards for inland vessels and the respective equipment, the implementation of <b>up-to-date</b> information technologies, <del>such as RIS, AIS</del> and the creation of common standards in the field of the education, training and certification of crews.</p> <p>Задачей КЕСНИ является обеспечение более четкого и полного согласования в данной сфере за счет внедрения общепризнанного режима технических стандартов, касающихся судов внутреннего плавания и соответствующего оборудования, внедрение <b>современных</b> информационных технологий, <del>таких как РИС и АИС</del>, а также разработка единых стандартов в области обучения, профессиональной подготовки и сертификации членов экипажа.</p>

Chapter, page	Proposed modifications
12. p. 24	<p>The main areas of work of CESNI include: (a) harmonized technical standards for inland vessels; (b) (a) the European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation Vessels (ES-TRIN), which defines harmonized technical standards for inland vessels; (b) the European Standard for Qualification in Inland Navigation (ES-QIN), which was recently introduced in 2018. This work is supported by CESNI working groups on technical requirements for vessels (CESNI/PT), on professional qualifications for navigation personnel (CESNI/QP) and on inland navigation information technologies (CESNI/TI). - <i>This part is not clear, it should be divided in 3 parts:</i></p> <p>a) <i>CESNI/PT ES-TRIN</i>  b) <i>CESNI/QP ES-QIN</i>  c) <i>CESNI/TI</i></p>
стр. 27	<p>К основным направлениям работы КЕСНИ относятся: а) согласованные технические стандарты, касающиеся судов внутреннего плавания; б) Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), которым определяются согласованные технические стандарты, касающиеся судов внутреннего плавания; с) Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС), введенный в действие в 2018 году. Эта работа осуществляется при поддержке со стороны рабочих групп КЕСНИ по техническим предписаниям для судов (КЕСНИ-ТП), по профессиональным квалификациям плавсостава (КЕСНИ-ПК) и по информационным технологиям во внутреннем судоходстве (КЕСНИ-ИТ). - <i>Эта часть не ясна, ее следует разделить на 3 части:</i></p> <p>a) <i>КЕСНИ-ТП ЕС-ТТСВП</i>  б) <i>КЕСНИ-ПК КЕСНИ-ПК</i>  в) <i>КЕСНИ-ИТ</i></p>
13. p. 26	<p>European Skippers Organization (<b>ESO</b>)  AQUAPOL - to check the full name  European Boating Association (EBA), which <del>promotes recreational navigation throughout</del> <b>represents the interests of recreational boat users in Europe.</b></p>
14. B. The regulatory environment in European IWT p. 28	<p>... (b) the European Standard for Qualification in Inland Navigation (ES-QIN) which <b>defines harmonized standards for professional qualifications</b> was adopted in 2018.</p> <p>...</p> <p>In the following paragraph, chapter 10 of CEVNI <i>can be added:</i></p> <p>The Convention on the collection, deposit and reception of waste generated during navigation on the Rhine and other inland waterways (CDNI)<sup>74</sup> entered into force on 1 November 2009. For the Danube and Sava basins, the following regulations apply: (a) chapter 10 of DFND and the DC Recommendation on waste management from vessels navigating on the Danube, which will come into force by the end of 2019, and (b) the Protocol on the Prevention of the Water Pollution Caused by Navigation to the Framework Agreement on the Sava River Basin, which is in force since December 2017.</p> <p>...</p> <p><i>Delete or transfer</i> to the previous paragraph about CESNI:  CCNR and MC are currently working on aligning their regulatory framework with CESNI standards.</p> <p>...</p>
B. Нормативно-правовая база в сфере европейского ВВТ стр. 32	<p>b) принятый в 2018 году Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС), <b>определяющий согласованные стандарты для профессиональных квалификаций.</b></p> <p>...</p> <p>В следующем пункте <i>можно добавить</i> главу 10 ЕПСВВП:  1 ноября 2009 года вступила в силу Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейну и на других внутренних водных путях (КОВВП) . В бассейнах рек Дунай и Сава действуют следующие правила: а)</p>

Chapter, page	Proposed modifications
	<p>глава 10 Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) и Рекомендация ДК по управлению отходами с судов, плавающих по Дунаю, которая вступит в силу до конца 2019 года, и b) действующий с декабря 2017 года Протокол о предотвращении загрязнения вод, вызванного навигацией, к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава.</p> <p>...</p> <p><i>Исключить или перенести</i> в предыдущий абзац о КЕСНИ: В настоящее время ЦКСР и МК ведут работу по согласованию своих нормативных режимов со стандартами КЕСНИ.</p>
15. C. Examples of current international IWT-related projects in the ECE region p. 28–29	<p><i>Add</i> a section on “Good Navigation Status”</p> <p><i>Add</i></p> <p>AUTOSHIP (Autonomous Shipping Initiative for European Waters) is a Horizon 2020 funded project under the management of Norway, but with test cases in Belgium. The aim of the project is to test an unmanned vessel on the Flemish inland waterways. A vessel will be adapted with technology to sail unmanned. There will be research on what challenges there are (legal, technical, human related, safety, environment, economic) and recommendations for the future will be made. The project exists of partners from the Seine-Scheldt region. The project started in June 2019 and will end in December 2022.</p>
C. Примеры текущих международных проектов в области ВВТ в регионе ЕЭК стр. 32–33	<p>Предлагается добавить раздел о «надлежащем состоянии судоходства» (Good Navigation Status)</p> <p><i>Добавить</i></p> <p>AUTOSHIP (Инициатива автономного судоходства для европейских вод) - это финансируемый Horizon 2020 проект под управлением Норвегии, но с тестовыми случаями в Бельгии. Целью проекта является испытание беспилотного судна на фламандских внутренних водных путях. Судно будет приспособлено с технологией для плавания без экипажа. Будет проведено исследование о том, какие проблемы существуют (правовые, технические, связанные с человеком, безопасность, окружающая среда, экономика), и будут даны рекомендации на будущее. В проекте есть партнеры из региона Сена-Шельда. Проект начался в июне 2019 года и закончится в декабре 2022 года.</p>
16. Chapter IV A. Developments and Challenges in European IWT p. 30–31	<p><i>1. Fleet modernization and greening</i></p> <p>The readiness of the sector to proactively invest into new and enhanced power supply systems is rather low, since most owners will not replace an engine that is still functional. And even if an engine needs replacement it might be hard to find a suitable replacement, since engine manufacturers are just beginning to provide engines, (...)</p> <p>...</p> <p>Alternative propulsion systems are at the moment a widely discussed topic in the IWT sector, which <del>already</del> has <b>already</b> implemented low sulphur diesel as an industry standard (...)</p> <p><i>3. Waste management</i></p> <p>The <del>and</del> proper disposal of IWT related waste is another important factor for the improvement of the environmental performance of IWT. (...)</p> <p><i>4. Smart <del>and autonomous</del> shipping, digitalization</i></p> <p><b>Check and clarify the use of terms "Smart Shipping", "automation", "automated navigation", "unmanned shipping".</b></p> <p>In the beginning, <i>replace</i> the first sentence with</p> <p><b>Research and pilot projects in the field of automated shipping are conducted in many countries in two directions:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creation of “smart” and autonomous vessels for various purposes;</li> <li>- creation of “smart” onshore infrastructure to provide safe and cost-effective navigation of “smart” and autonomous vessels; this work is closely related to the task of "digitalization" of inland waterways.</li> </ul>

**The first of these aforementioned research areas is still ahead. In the future, this may lead to the impossibility of autonomous navigation on inland waterways which are not duly prepared for that....**

Another step in the evolution of (semi) autonomy is the remote steering of a vessel from a ~~land-based~~ station based outside the vessel.

...

The degree of automation that will be seen in the foreseeable future will be highly dependent, not only on the technical possibilities, but also on political and insurance requirements **as well as the efforts of authorities to implement a legal framework that makes innovation and automation possible.**

...

In the end, *add*

**Both advantages and disadvantages and risks of implementing autonomous navigation should be comprehensively assessed. Risks of a technical nature are quite predictable and can be consistently eliminated by industry and science. Social risks are currently impossible to assess and predict.**

**Due consideration should be given to legal aspects, including in the event of an accident involving a crewless vessel, the consequences of accidents for cargo, as well as for the coastline.**

**A promising task should be the introduction of amendments to the legislative and regulatory framework in order to remove restrictions that impede the technological evolution of shipping, with the unconditional priority of ensuring the safety of users of inland waterways and society as a whole.**

Глава IV  
А. Изменения и  
вызовы в отрасли  
стр. 35

1. *Модернизация и экологизация флота* (поправки касаются текста на английском языке)

3. *Управление отходами* (поправка касается текста на английском языке)

4. *«Умное» и автономное судоходство, внедрение цифровых технологий*

Проверить и уточнить использование терминов «умное» судоходство, автоматизация, автоматизированное судоходство, безэкипажное судоходство.

В начале *заменить* первое предложение следующим текстом:

**Исследования и пилотные проекты в области автоматизации судоходства ведутся во многих странах в двух направлениях:**

- создание «умных» и автономных судов различного назначения;

- создание «умной» береговой инфраструктуры, обеспечивающей безопасное и экономически эффективное плавание «умных» и автономных судов; с этим направлением тесно связана задача цифровизации внутренних водных путей. Первое из перечисленных направлений исследований пока опережает второе. В перспективе это может привести к невозможности автономного плавания на неподготовленных водных путях.

...

Следующим шагом в деле эволюции (полу)автономного судоходства является дистанционное управление судном с береговой станции, находящейся вне судна.

...

Степень автоматизации, которая может обернуться реальностью в обозримом будущем, в значительной мере будет зависеть не только от технических возможностей, но также от политических соображений и страховых требований **а также от усилий властей по внедрению правовой базы, которая сделает возможными внедрение инноваций и автоматизации.**

...

В конце *добавить*

**Следует всесторонне оценить как преимущества, так и недостатки и риски внедрения автономного плавания. Риски технического характера вполне предсказуемы и могут быть последовательно устранены промышленностью и наукой. Риски социального характера на**

Chapter, page	Proposed modifications
17. p. 31	<p>сегодняшний день оценить и предсказать невозможно.</p> <p>Надлежащее рассмотрение должно быть уделено юридическим аспектам, в том числе и в случае аварии с участием безэкипажного судна, последствиями аварий для груза, а также для береговой линии.</p> <p>В качестве перспективной задачи следует считать внесение изменений в законодательную и нормативную базу с целью снятия ограничений, препятствующих технологической эволюции судоходства, при безусловном приоритете обеспечения безопасности пользователей внутренних водных путей и общества в целом.</p>
стр. 36	<p>5. <i>Education and training</i></p> <p>Reflect the significant work carried out by UNECE in terms of education and professional training of crews, as well as relevant ECE documents.</p> <p>5. <i>Обучение и профессиональная подготовка</i></p> <p>Отразить большую работу, проводимую ЕЭК ООН в части обучения и профессиональной подготовки экипажей, а также программные документы ЕЭК в этой части.</p>
18.. В. IWT and the United Nations Sustainable Development Goals p. 35	<p>1. <i>Sustainable Development Goals 6 and 14</i></p> <p>The following paragraph <i>should refer also</i> to other kinds of waste mentioned in CDNI, which are relevant for these Sustainable Development Goals:</p> <p>The Convention on the collection, deposit and reception of waste generated during navigation on the Rhine and other inland waterways (CDNI) 88 that entered into force on 1 November 2009. The electronic payment system for oily and greasy waste produced during operation of vessels came into force on 1 January 2011. It is supported by the software SPE-CDNI which, since the end of 2018, enables payments of a disposal charge by vessel operators during the bunkering of gasoil using ECO-accounts with the associated ECO-cards.</p> <p><i>Add</i> after DFND (third indent)</p> <p>Recommendations on the management of waste collection from ships navigating on the Danube, which are currently being revised; in this process, the provisions of the respective UNECE documents should be taken into account.</p>
В. Внутренний водный транспорт и цели ООН в области устойчивого развития стр. 40	<p>1. <i>Цели в области устойчивого развития № 6 и 14</i></p> <p>В следующем абзаце <i>также должны быть указаны</i> другие виды отходов, упомянутые в КОВВП, которые имеют отношение к этим целям в области устойчивого развития:</p> <p>Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), которая вступила в силу 1 ноября 2009 года. Система электронных платежей в отношении отходов, содержащих масла и смазочные материалы, которые образуются при эксплуатации судов, вступила в силу 1 января 2011 года. Она поддерживается программным обеспечением ЭПС-КОВВП, которое позволяет операторам судов оплачивать сборы за утилизацию в ходе бункеровки дизельного топлива через ЭКО-счета с привязанными к ним ЭКО-картами.</p> <p><i>Добавить</i> после ОПД (третья втяжка)</p> <p>Рекомендации по организации сбора отходов с судов, плавающих на Дунае, которые в настоящее время подлежат обновлению; в этом процессе должны быть учтены положения документов ЕЭК ООН по этому вопросу.</p>
20. p. 38	<p>3. <i>Sustainable Development Goal 8</i></p> <p>It is proposed to <i>make this as an individual paragraph</i>, supplemented with the general goals of this directive and how these goals meet SDG 8. This is also an opportunity to look into the future: what advantages will this directive achieve when implemented in January 2022:</p> <p>Currently, no official specific safety management regimes exist in the sector, however, this is subject to change; an example is Directive (EU) 2017/2397 of the</p>

European Parliament and of the Council of 12 December 2017 on the recognition of professional qualifications in inland navigation, which demands mandatory safety training for all IWT staff, and the European Standard for Qualification in Inland Navigation (ES-QIN) adopted by CESNI in 2018.

...

*Modify* the following paragraphs and *add* the advantages of automation in favour of working conditions. Innovation makes it possible to work 8 hours a day in favour of an improved work-life balance. Examples: moving the steering of a ship to a shore control centre; the work method of Watertruck +:

Working as a skipper or a deckhand in IWT in Europe still requires a considerable extent of manual labour. However, the work of skippers tends to become more and more digitalized and automated. Modern equipment and systems like **satellite positioning and communication systems, AIS, Inland ECDIS, AIS RIS, radar installations** and the ongoing modernization of wheelhouses make the work of a skipper more efficient and safer, however, no significant changes have been reached in the recent years. (...)

The new challenges arising in the sector due to digitalization and automation, including safety and liability, and the role of education have been emphasized in the position paper “Making the future together – Automation in European IWT” of the European Transport Workers’ Federation<sup>108</sup> and in the final report of the project TASCs “Promoting social partnership in employee training” (June 2018) by social partners.

стр. 43

*3. Цель в области устойчивого развития № 8*

Предлагается *сделать* это *отдельным пунктом*, дополненным общими целями этой директивы и тем, как эти цели соответствуют ЦУР 8. Это также возможность взглянуть в будущее: каких преимуществ получит эта директива при ее реализации в январе 2022 года:

В настоящее время в отрасли не существует официальных специальных режимов управления безопасностью, однако эта ситуация меняется; в качестве примера можно привести директиву 2017/2397 (ЕС) Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, которая требует проведения обязательной подготовки по вопросам безопасности для всех сотрудников ВВТ, а также Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС), принятый КЕСНИ в 2018 году.

...

*Изменить* следующие пункты и *добавить* преимущества автоматизации в пользу условий труда. Инновации позволяют работать 8 часов в день в пользу улучшения баланса между работой и личной жизнью. Примеры: перемещение рулевого управления судна в береговой центр управления; метод работы Watertruck +:

Хотя сегодня работа шкипером или палубным матросом в секторе ВВТ в Европе по-прежнему предполагает значительный объем ручного труда, тем не менее труд шкиперов все больше опирается на цифровые технологии и становится все более автоматизированным. Использование современного оборудования и систем, таких как **АИС, спутниковые системы местоопределения и связи, СОЭНКИ** для внутреннего судоходства, **РИС и радиолокационные установки АИС** вкуче с продолжающейся модернизацией рулевых рубок позволяют сделать работу ~~шкипера~~ **судоводителя** более эффективной и безопасной, однако за последние годы никаких существенных изменений не наблюдается. (...)

Новые задачи, возникающие в секторе в связи с переходом на цифровые технологии и автоматизацией, в том числе в плане безопасности и ответственности, и роль профессиональной подготовки были подробно освещены в программном документе Европейской федерации работников транспорта «Создадим будущее вместе: автоматизация ВВТ в Европе», а также в итоговом докладе, подготовленном социальными партнерами, по



Chapter, page	Proposed modifications
21. Chapter V p. 44	проекту TACKC под заголовком «Повышение роли социального партнерства в процессе обучения сотрудников» (июнь 2018 года).
Глава V стр. 51	Based on this, and on the areas identified in documents ECE/TRANS/SC.3/2019/1 and 2, Policy Recommendations going forward can be divided into <del>seven</del> <b>eight</b> priority areas: (...)
22. Policy Recommendation No. 2 p. 45	Исходя из вышесказанного, а также с учетом областей, определенных в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/1 и 2, можно выделить <del>семь</del> <b>восемь</b> приоритетных стратегических рекомендаций на будущее: (...)
Стратегическая рекомендация № 2 стр. 52	As described in documents ECE/TRANS/SC.3/2019/1 and 2, the regulatory framework in European IWT continues to be diverse and complex. International conventions and agreements relevant to IWT are the tools which ensure that the development of the sector is pursued in an internationally harmonized manner. Therefore, efforts should be made to increase the efficiency of mandatory instruments and the number of contracting parties to them, as well as updating them in accordance with the ITC strategy till 2030. <b>Furthermore, efforts should also be made to ensure that mandatory instruments do not impede the development of innovation, digitalization and automation.</b>  ... In the end, <i>add</i> (h) Adjust the UNECE resolutions to a legal framework that embraces innovation, automation and digitalization without threatening the current and high safety in inland navigation.
Стратегическая рекомендация № 5 стр. 55	Как указано в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/1 и 2, нормативно-правовые базы европейских стран, где используется ВВТ, по-прежнему сильно различаются между собой и имеют сложную структуру. Международные конвенции и соглашения, имеющие отношение к ВВТ, являются инструментами, которые позволяют обеспечивать развитие сектора на основе подхода, согласованного на международном уровне. Поэтому необходимо прилагать усилия для повышения эффективности обязательных инструментов и увеличения числа их договаривающихся сторон, а также для их обновления в соответствии со стратегией КВТ на период до 2030 года. <b>Необходимо также прилагать усилия для того, чтобы обязательные инструменты не препятствовали развитию инноваций, цифровизации и автоматизации.</b>  ... В конце <i>добавить</i> h) привести резолюции ЕЭК ООН в соответствие с правовой базой, охватывающей инновации, автоматизацию и цифровизацию, не угрожая нынешней и высокой безопасности внутреннего судоходства.
23. Policy Recommendation No. 5 p. 48	(b) <i>Add</i> “and resolution No. 61” (c) Cooperate with the European Commission to ensure that the interests of member States outside the European Union are duly noted in <b>programmes of development and pan-European application of RIS and other IT</b> , the European Hull Database, <b>the databases for the Union certificates of qualification, service record books and other relevant digital tools</b> maintained by the European Commission;
Стратегическая рекомендация № 5 стр. 55	b) добавить «и резолюцию № 61» (c) сотрудничать с Европейской комиссией для обеспечения того, чтобы интересы государств-членов, не входящих в Европейский союз, должным образом учитывались в рамках <b>программ развития и общеевропейского использования РИС и других ИТ</b> , Европейской базы данных корпусов судов, <b>баз данных квалификационных дипломов Союза, служебных книжек и других соответствующих цифровых инструментов</b> , которые ведет Европейская комиссия;
24. Policy Recommendation No. 6 p. 48–49	In recent years, such innovations as automation, smart shipping and digitalization have already become a part of inland shipping. It is therefore essential to promptly address the new challenges. Digitalization for the sector can improve administrative procedures and processes, facilitate the movement of goods, increase the efficiency of logistics and

Chapter, page	Proposed modifications
Стратегическая рекомендация № 6 стр. 56	<p>management of cargo flows and facilitate integration with other transport modes and promoting multimodality. <b>Innovation, smart shipping and digitalization can also improve working conditions and work-life balance. They are also important in terms of improving safety.</b> However, <del>potential risks and</del> challenges include cyber security; creation of new qualifications, education programmes and assessment procedures, social impacts and liability issues as well as additional costs.</p> <p><i>Delete</i></p> <p>(f) Encourage and support the measures to be undertaken in order to ensure cybersecurity and other relevant aspects.</p> <p><i>Add</i></p> <p>Adjust UNECE resolutions to a legal framework that embraces innovation, automation and digitalization without threatening the current and high safety in inland navigation.</p>
25. P. 49	<p>В последние годы такие инновационные процессы, как автоматизация, организация «умного» судоходства и переход на цифровые технологии, стали уже неотъемлемым фактором во внутреннем судоходстве. Поэтому крайне важно оперативно решать возникающие в связи с этим новые задачи. Перевод сектора на цифровые технологии может оптимизировать административные процедуры и процессы, облегчить перемещение товаров, повысить эффективность логистики и управления грузопотоками, а также содействовать интеграции с другими видами транспорта и развитию мультимодальных перевозок. <b>Инновации, «умное» судоходство и цифровизация также могут улучшить условия труда и баланс между работой и личной жизнью. Они также важны с точки зрения повышения безопасности.</b> Вместе с тем существуют <del>потенциальные риски</del> и проблемы, связанные с кибербезопасностью; созданием новых квалификаций, образовательных программ и процедур аттестации; социальными последствиями и вопросами ответственности; а также дополнительными затратами.</p> <p><i>Исключить</i></p> <p>f) поощрять и поддерживать меры, которые необходимо принять для обеспечения кибербезопасности и учета других соответствующих аспектов.</p> <p><i>Добавить</i></p> <p>Привести резолюции ЕЭК ООН в соответствие с нормативно-правовой базой, охватывающей инновации, автоматизацию и цифровизацию, не угрожая нынешней и высокой безопасности внутреннего судоходства.</p>
Стр. 57	<p><i>Add</i></p> <p><b>Policy Recommendation No. 8: Countering terrorist and other threats, ensuring the cyber security of IWT</b></p> <p><i>Добавить</i></p> <p><b>Стратегическая рекомендация № 8: Противодействие террористическим и иным угрозам, обеспечение кибербезопасности ВВТ</b></p>
26. Annex Table, column “MC” Para. 2.5, p. 52	<p><i>Add</i></p> <p>Bilateral and Multilateral Arrangements between Administrations on River Information Services (RIS)</p>
Приложение Таблица, столбец «МК» Пункт 2.5, стр. 60	<p><i>Добавить</i></p> <p>Двусторонние и многосторонние договоры между администрациями по речным информационным службам (РИС)</p>
27. Para. 4.1, p. 53	<p><i>Add</i></p> <p>Police Regulations for the Navigation of the Mosel</p>
Пункт 4.1, стр. 61	<p><i>Добавить</i></p> <p>Полицейские правила плавания по Мозелю</p>

---

<i>Chapter, page</i>	<i>Proposed modifications</i>
28. Appendix I B. The Mekong river system p. 56	<i>Add a challenge concerning pollution by plastics</i>
Дополнение I B. Речная система Меконга стр. 63	<i>Добавить проблему, связанную с загрязнением пластиком</i>

---