


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**
**Шестьдесят четвертая сессия**

Женева, 7–9 октября 2020 года

**Доклад Рабочей группы по внутреннему водному  
транспорту о работе ее шестьдесят четвертой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	6–7	4
III. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	8–11	5
IV. Итоги пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 3 повестки дня) .....	12–13	6
V. Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта (пункт 4 повестки дня) .....	14–20	6
A. Воздействие вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство и меры, которые надлежит принять в рамках Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций .....	14–17	6
B. Текущие проекты и мероприятия в секторе .....	18–20	7
VI. Рабочее совещание на тему: «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте» (пункт 5 повестки дня) .....	21–32	8
VII. Европейская сеть внутренних водных путей (пункт 6 повестки дня) .....	33–38	12
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения .....	33–35	12
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга») .....	36–37	13
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49) .....	38	13



VIII.	Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 7 повестки дня).....	39–52	13
A.	Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24).....	39–44	13
B.	Технические требования и требования безопасности для судов, которые совершают однодневные рейсы .....	45–47	14
C.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61).....	48–50	15
D.	Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21).....	51–52	16
IX.	Автоматизация во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня).....	53–60	16
X.	Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 9 повестки дня).....	61–62	17
XI.	Содействие развитию речных информационных служб, а также другие информационно-коммуникационные технологии во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня).....	63–69	18
A.	Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (приложение к пересмотренной резолюции № 63).....	63–65	18
B.	Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (приложение к резолюции № 79).....	66–68	18
C.	Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам.....	69	19
XII.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 11 повестки дня).....	70–74	19
XIII.	Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня).....	75–80	20
A.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) и Руководящие принципы для резолюции № 40.....	75–78	20
B.	Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию .....	79–80	21
XIV.	Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 13 повестки дня).....	81–83	21
XV.	Предварительный перечень совещаний на 2021 год (пункт 14 повестки дня).....	84–86	21
XVI.	Тема для обсуждения на шестьдесят пятой сессии Рабочей группы (пункт 15 повестки дня).....	87	22
XVII.	Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня).....	88–96	22
A.	Выборы должностных лиц шестьдесят пятой и шестьдесят шестой сессий Рабочей группы .....	88–89	22
B.	Предложение по проведению обследования водных путей категории E.....	90–91	22
C.	Проект по борьбе с последствиями коронавирусной инфекции (COVID-19) «Транспортные и торговые связи в эпоху пандемии», финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций .....	92–94	22

---

D.	Итоги работы Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, посвященной стоимости строительства водных путей и портов.....	95–96	23
XVIII.	Утверждение доклада (пункт 17 повестки дня).....	97–98	23

## I. Участники

1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (далее — Рабочая группа, или SC.3) провела свою шестьдесят четвертую сессию 7–9 октября 2020 года. Она была проведена в формате совещания в смешанном режиме с личным участием во Дворце Наций в Женеве и виртуальным участием через платформу Webex 7 и 8 октября только на английском языке без официального устного перевода, а 9 октября — через платформу «Интерпрефай» с синхронным переводом на английский, французский и русский языки.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Украины, Хорватии и Чехии.
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайская комиссия (ДК), Мозельская комиссия (МК) и Международная комиссия по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава, или КС). Была представлена Европейская комиссия. Присутствовали делегации БИМКО, Конфедерации Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМО), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ) и Европейской федерации транспортников (ЕФТ). По приглашению секретариата на сессии присутствовали делегации Торгово-промышленной палаты Словении, «Фри боутинг ассоусиэйшн», Сети для обмена в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), Рабочей группы по нормативному регулированию морских автономных систем (МАСРВГ), Морской академии Харлингена, Щецинской морской академии, Rijkswaterstaat (Нидерланды)<sup>1</sup>, Высшего транспортного училища «Годор Каблешков», Щецинского университета и Всемирного морского университета.
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори. Он приветствовал участников, выделил основные вопросы, подлежащие рассмотрению, и проинформировал делегации о формальностях, которые должны быть соблюдены в ходе сессии, включая специальные процедуры принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием, принятые Исполнительным комитетом Европейской экономической комиссии (Исполкомом) 5 октября 2020 года.
5. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее шестьдесят второй сессии (ECE/TRANS/SC.3/207, п. 94), функции Председателя шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы исполнял г-н С. Турф (Бельгия).

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/212,  
неофициальный документ № 1 SC.3 (2020 год)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня (ECE/TRANS/SC.3/212) со следующими поправками: пункт 16 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен подпунктами: а) выборы должностных лиц шестьдесят пятой и шестьдесят шестой сессий Рабочей группы; б) предложение по проведению обследования водных путей категории Е; в) проект по преодолению последствий коронавирусной инфекции (COVID-19) «Транспортные и торговые связи в эпоху пандемии», финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН); и д) итоги работы Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, связанной с анализом стоимости строительства

<sup>1</sup> Исполнительное агентство Министерства инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Нидерландов, занимающееся вопросами безопасности, мобильности и качества жизни (<http://www.rijkswaterstaat.nl>).

водных путей и портов. Она была дополнена неофициальным документом № 1 SC.3 (2020 год) для учета неофициальных документов № 2–7 SC.3.

7. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, будут отражены только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии. Со всеми выступлениями, сделанными в ходе сессии, см. URL: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32020.html> (вкладка «Presentations»).

### **III. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/294 и Add.1,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 и Add.1,  
ECE/ADN/53,  
ECE/ADN/54, Add.1 и Corr.1

8. SC.3 приняла к сведению основные решения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), принятые на его восемьдесят второй сессии (25–28 февраля 2020 года) и имеющие отношение к деятельности Рабочей группы, в частности реализацию Стратегии КВТ на период до 2030 года. КВТ просил свои рабочие группы приступить к дальнейшей деятельности в этой связи, а Председателям было направлено письмо с документом секретариата «Дальнейшие шаги по реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года» (неофициальный документ КВТ № 4 (2020 год)), в котором им было предложено представить свои замечания.

9. Председателю SC.3, Председателю Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) и членам обеих рабочих групп было предложено представить свои замечания по документу секретариата к 16 октября 2020 года.

10. SC.3 приняла к сведению информацию о недавней деятельности Комитета по вопросам безопасности и Административного комитета ВОПОГ<sup>2</sup>: а) поправки к ВОПОГ, принятые на двадцать четвертой сессии Административного комитета ВОПОГ (31 января 2020 года) и в июне–августе 2020 года с использованием процедуры «отсутствия возражений», которые должны вступить в силу 1 января 2021 года; и б) многосторонние соглашения M025, M026 и M027 в связи с кризисом, вызванным COVID-19 (URL с полным перечнем: <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/multilateral-agreements.html>). Сессии Комитета по вопросам безопасности и Административного комитета ВОПОГ, запланированные на август 2020 года, не состоялись из-за ограничений, связанных с COVID-19, и были отложены до 25–29 января 2021 года.

11. Рабочая группа была проинформирована о деятельности других рабочих групп, имеющей отношение к внутреннему водному транспорту:

а) текущей работе Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) по приведению текста Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Протокол СЛКП) в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП);

б) итогах тридцать третьей сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), состоявшейся 7–9 сентября 2020 года, по вопросу о

<sup>2</sup> Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

дальнейшей операционализации евро-азиатских внутренних транспортных сетей, включая автомобильные и железные дороги и внутренние водные пути, докладе Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры и совещании за круглым столом по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) и кибербезопасности; и

с) мониторинге достижения связанных с транспортом целей устойчивого развития и сборе данных о воздействии COVID-19 на транспортные системы, обсуждавшихся на неофициальной виртуальной сессии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) 17–19 июня 2020 года.

#### **IV. Итоги пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 3 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2020/1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114,  
неофициальный документ № 25 SC.3/WP.3 (2020 год)

12. SC.3 приняла к сведению резюме обсуждений и предложения, внесенные на неофициальном виртуальном совещании SC.3/WP.3 29 и 30 июня 2020 года (ECE/TRANS/SC.3/2020/1), перечень решений, утвержденных в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» (неофициальный документ № 25 SC.3/WP.3 (2020 год)), и итоги пятьдесят седьмой сессии SC.3/WP.3, состоявшейся 9 октября 2020 года параллельно с шестьдесят четвертой сессией SC.3.

13. SC.3 утвердила доклад о работе пятьдесят шестой сессии SC.3/WP.3, а также решения и доклад о работе пятьдесят седьмой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114).

#### **V. Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта (пункт 4 повестки дня)**

##### **A. Воздействие вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство и меры, которые надлежит принять в рамках Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2020/2,  
неофициальный документ № 7 SC.3 (2020 год),  
неофициальный документ № 13 SC.3/WP.3 (2020 год)

14. Рабочая группа обменялась информацией о воздействии вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство на основе информации, содержащейся в документе ECE/TRANS/SC.3/2020/2. В том числе обсуждались исключительные меры, принятые государствами-членами, Европейской комиссией, речными комиссиями и другими ключевыми субъектами. Украина отметила, что в связи с кризисом общий объем перевозимых по Днепру грузов сократился на 12 % по сравнению с 2019 годом. SC.3 приняла к сведению подробную информацию ЕСРПТ о а) краткосрочных последствиях кризиса COVID-19 для внутреннего водного транспорта, транспортных показателях и прогнозе для грузоперевозок на 2020 год на основе ежегодного доклада ЦКСР<sup>3</sup> «Внутреннее судоходство в Европе» за 2020 год и б) сорок шестом совещании Исполнительного комитета и двадцать четвертой сессии Генеральной ассамблеи ЕСРПТ, состоявшихся 24 сентября 2020 года в Дрездене (Германия), о воздействии

<sup>3</sup> [https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/09/CCNR\\_annual\\_report\\_EN\\_2020\\_BD.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/09/CCNR_annual_report_EN_2020_BD.pdf).

вспышки COVID-19 на внутреннее судоходство (неофициальный документ № 7 SC.3 (2020 год)).

15. Рабочая группа приняла к сведению информацию об извлеченных уроках, представленную государствами-членами, которая содержится в документах ECE/TRANS/SC.3/2020/1 и ECE/TRANS/SC.3/2020/2 и дополнена Бельгией:

- необходимость проведения эффективных трансграничных консультаций с соседними странами и речными комиссиями по введению практических мер для обеспечения непрерывности трансграничного судоходства, в частности переходные положения, касающиеся аттестации персонала и освидетельствования судов, часов работы шлюзов и разводных мостов и прочих соответствующих аспектов; Бельгия сослалась на консультации, проведенные с ЦКСР, в результате которых были своевременно приняты меры в ответ на кризис;
- необходимость адаптации существующей практики для обеспечения эффективного реагирования в случае стихийных бедствий в целях предотвращения их распространения и минимизации их воздействия и последствий;
- создание коммуникационных платформ для объединения заинтересованных сторон, представляющих экономику, инфраструктурные услуги, пользователей транспорта и других ключевых субъектов.

16. SC.3 приняла к сведению итоги обсуждения и выводы, сделанные SC.3/WP.3 на ее неофициальном виртуальном совещании 29 и 30 июня 2020 года (ECE/TRANS/SC.3/2020/1) и на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, пп. 10 и 11), и одобрила предложение о мерах, которые должны быть приняты в рамках ЕЭК в ответ на вспышку COVID-19, рекомендованные SC.3/WP.3 на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, п. 12).

17. SC.3 сочла желательным провести оценку конвенций и соглашений, относящихся к сфере компетенции ЕЭК, и резолюций ЕЭК в области внутреннего водного транспорта с точки зрения готовности к аналогичным ситуациям, как это было предложено секретариатом в документе ECE/TRANS/SC.3/2020/2, и просила правительства при необходимости дополнить этот перечень. Бельгия отметила особое значение резолюций № 31 и 61 применительно к удостоверениям членов экипажа и судовым свидетельствам и предложила обмениваться информацией об отступлениях, допускаемых странами во время кризиса. Украина предложила рассмотреть в рамках этой деятельности а) воздействие на экономику и б) необходимость соблюдения установленных защитных мер с целью предотвращения негативных последствий. Секретариату было поручено начать эту работу в консультации с государствами-членами и речными комиссиями.

## **В. Текущие проекты и мероприятия в секторе**

18. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на Дж. Болла (Морская академия Харлингена) по проекту «#Inland Waterway Transport Solutions 2.0» (#IWTS 2.0) («#Решения для внутреннего водного транспорта 2.0» (#PBBT 2.0)) для региона Северного моря в рамках программы по региону Северного моря ИНТЕРРЕГ Европейского фонда регионального развития. В проекте приняли участие 11 партнеров в 5 странах с общей целью содействия переходу от автомобильного к внутреннему водному транспорту с акцентом на более мелкие водные пути. Докладчик уделил основное внимание развитию водных путей с малыми габаритами, использованию маломерных барж и разработке специальных решений в области перевалки грузов, а также вопросам образования и подготовки кадров. Проект включал: а) устранение «узких мест» на судоходном маршруте Эр — Колдер в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии для обеспечения прохода судов класса

ЕКМТ<sup>4</sup> II; б) различные концепции в поддержку региональной экономики в Бельгии и Нидерландах на их пути к перераспределению перевозок между различными видами транспорта; с) суда с нулевым уровнем выбросов: полноэлектрическая баржа «Гринвэйв» для внутригородских перевозок в Генте (Бельгия) и концепция судна для реки Гёта-Эльв и озера Венерн (Швеция). Образовательные программы включали онлайн-конкурс для будущих разработчиков логистических решений, а также специальный учебный курс по плаванию на малых судах и в малых акваториях, разработанный в соответствии с Европейским стандартом для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС–КВС).

19. После этого состоялось обсуждение судов типа «Гринвэйв», в котором приняли участие представители Бельгии, Германии, Российской Федерации, Украины, ЕСПИТ, Морской академии Харлингена и секретариата. Оно охватывало а) примеры и возможное расширение сферы применения таких судов в рамках устойчивой городской логистики; б) перспективы использования возобновляемых источников энергии; с) экономическую целесообразность; д) специальную подготовку; и е) автоматизацию. Секретариат упомянул проект «Пивная лодка» по доставке грузов водным транспортом в центре города Утрехт (Нидерланды), о котором говорится в публикации ЕЭК «Управление мобильностью: руководство по международной передовой практике» (ECE/AC.21/7) в рамках Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья<sup>5</sup> в качестве предшественника таких судов. Украина отметила превосходное сотрудничество между Морской академией Харлингена и Одесской морской академией и выразила надежду на его дальнейшее развитие после окончания пандемии.

20. Рабочая группа выразила большую заинтересованность в проекте и его результатах. От имени SC.3 Председатель поблагодарил г-на Болла за презентацию и предложил ему проинформировать SC.3 об итогах на ее шестьдесят пятой сессии.

## **VI. Рабочее совещание на тему: «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте» (пункт 5 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/20

21. В соответствии с решением, принятым SC.3/WP.3 на ее пятьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, п. 98), и предложением, внесенным SC.3/WP.3 на ее неофициальном виртуальном совещании 29 и 30 июня 2020 года (ECE/TRANS/SC.3/2020/1, п. 47), 7 октября 2020 года было проведено рабочее совещание на тему «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте». Цель рабочего совещания заключалась в том, чтобы осветить а) основные принципы циклической экономики, ее преимущества и перспективы для сектора; б) роль внутреннего водного транспорта для производственно-сбытовых цепочек и реверсивной логистики в циклической экономике; с) существующие экономические модели, последние изменения и исследования в этой области; д) роль портов как транспортных узлов на базе циклической модели; и е) политические и рыночные механизмы, способные стимулировать переход к циклической экономике. Со всеми выступлениями можно ознакомиться по адресу <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32020.html> (вкладка «Workshop»).

22. Секретариат открыл рабочее совещание кратким вступительным словом. В качестве основных докладчиков выступили г-жа Н. Кох, руководитель канцелярии и секретарь Комиссии (ЕЭК ООН); г-н Х. Ван Хонакер, Европейская комиссия; г-жа А. Божич Церар (Торгово-промышленная палата Словении); г-н Ф. Баллини (Всемирный морской университет); г-жа М. Маньковска (Институт управления

<sup>4</sup> Европейская конференция министров транспорта.

<sup>5</sup> [https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-04/Mobility%20Management\\_WEB.pdf](https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-04/Mobility%20Management_WEB.pdf).



Щецинского университета), г-жа И. Котовска (Щецинская морская академия) и г-жа А. Кирова (Высшее транспортное училище «Тодор Каблешков»).

23. Г-жа Кох начала с истории вопроса, из которой следует необходимость новой модели роста для обеспечения устойчивого развития при соблюдении экологических ограничений, и сделала обзор принципов циклической экономики. Модель циклической экономики включена в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, и ее реализация требует улучшения трансграничного взаимодействия в области торговли и экономического сотрудничества посредством: а) выработки общих формулировок для облегчения коммуникации и согласованных действий; б) нормотворческой работы, включая стандарты и руководящие принципы; и с) координации деятельности многочисленных субъектов как в частном, так и в государственном секторах и за пределами национальных границ. Содействие развитию циклической экономики и устойчивому использованию природных ресурсов стало одним из приоритетов ЕЭК, которому посвящены различные инициативы, мероприятия и инструменты в рамках различных подпрограмм, и этот вопрос выбран в качестве ключевой темы шестьдесят девятой сессии Комиссии в апреле 2021 года. С этой целью Исполнительный секретарь и Председатель Комиссии обратились к государствам-членам с призывом принять добровольные обязательства в целях подготовки новых согласованных действий по обеспечению циклической экономики, и всем секторальным комитетам ЕЭК было предложено внести свой вклад в эту работу. Г-жа Кох призвала Рабочую группу изучить пути укрепления ее усилий по переходу к циклической экономике на внутреннем водном транспорте и предложила делегациям принять участие в обсуждении этого вопроса на предстоящей сессии Комиссии.

24. Г-н Ван Хонакер особо отметил деятельность Европейской комиссии в области циклической экономики, которая имеет отношение к внутреннему водному транспорту: сообщение «Зеленый пакт для Европы», в котором содержится призыв к сокращению выбросов из двигателей на 55 % к 2030 году, и в частности план действий в области циклической экономики, опубликованный Европейской комиссией в марте 2020 года<sup>6</sup>. Что касается транспортного сектора, то в Плане действий содержится ссылка на Комплексную европейскую стратегию устойчивой и «умной» мобильности, которая должна быть принята до конца 2020 года, в части усиления синергетических связей с процессом перехода к циклической экономике. Ключевыми действиями, которые могли бы иметь отношение к внутреннему водному транспорту, являются пересмотр правил перевозки отходов к 2021 году и пересмотр правил надлежащей обработки отработанных масел в 2022 году. Экологичный и устойчивый транспорт — один из основных компонентов будущей стратегии, охватывающий вопросы экологизации флота, использования устойчивых видов топлива, управления отходами и увеличения доли внутреннего водного транспорта. Этот аспект будет разработан в рамках предстоящей программы «НАЯДЫ-III» на 2021–2027 годы на основе рекомендаций Группы экспертов по осуществлению программы «НАЯДЫ-II», содержащихся в «Повестке дня в области внутреннего водного транспорта для Европы на 2021–2027 годы», принятие которой запланировано на начало 2021 года.

25. В своей презентации г-жа Божич Церар подробно рассказала о проекте «МОВЕКО»<sup>7</sup> в рамках Дунайской транснациональной программы «ИНТЕРРЕГ» с 16 партнерами из 10 придунайских стран, направленном на развитие транснационального сотрудничества в целях ускорения перехода к циклической экономике, особенно для малых и средних предприятий. Проект главным образом сосредоточен на расширенной ответственности производителя в области управления отходами, в частности отходами тары, электрическими и электронными приборами, батареями и аккумуляторами. Основные результаты проекта включают: а) сборник решений, основанных на передовой практике, в Дунайском регионе; б) онлайн-платформа «Дунай в русле циклической экономики» («Danube goes circular») с информацией о расширенных схемах ответственности производителей в Дунайском регионе,

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1583933814386&uri=COM:2020:98:FIN>.

<sup>7</sup> Мобилизация институциональной подготовки для лучшего использования исследований и инноваций в целях развития циклической экономики; <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/moveco>.

информационными инструментами, программой квалификации, инструментами финансирования и сотрудничества и виртуальным рынком; и с) транснациональная стратегия по ускорению перехода к циклической экономике в Дунайском регионе и план действий. Докладчик подчеркнула наиболее важные из выявленных элементов: а) подход, ориентированный на продукты; б) участие всех заинтересованных сторон; с) необходимость учета всего жизненного цикла продукции; d) цифровизация; и e) возобновляемые источники энергии.

26. Г-н Баллини выступил с докладом о подходе, основанном на принципах устойчивого развития и циклической экономики и применяемом в портах. Он осветил различные аспекты перехода от линейной к циклической экономике, деятельность и возможности во всем мире и их актуальность для целей в области устойчивого развития. Переход к циклической экономике в портах рассматривается в таких стратегических документах сектора как а) Всемирная программа устойчивого развития портов, учрежденная Международной ассоциацией портов и гаваней (МАПГ) в 2018 году<sup>8</sup>; б) позиционный документ по целям «Зеленого пакта для Европы» в портах, опубликованный Европейской организацией морских портов (ЕОМП) 19 февраля 2020 года<sup>9</sup>; с) исследование по вопросам циклической экономики и портов внутреннего судоходства, проведенное Европейской федерацией портов внутреннего судоходства (ЕФПВС)<sup>10</sup>; и d) инициативы и стратегии по развитию биоэкономики в ряде европейских морских портов. Докладчик рассказал о преимуществах, возможностях, проблемах и потенциале циклической экономики в портах и далее коснулся энергетического перехода и вопросов переработки и повторного использования материалов в качестве важнейших элементов этой деятельности. В заключение г-н Баллини представил выводы и рекомендации недавнего тематического исследования, проведенного Всемирным морским университетом в порту Копенгаген-Мальмё с целью оценки социально-экономических выгод от внедрения в порту модели циклической экономики.

27. Г-жа Маньковска и г-жа Котовска продолжили тему циклической экономики с точки зрения морских портов и представили результаты исследования «Морские порты как узловые пункты циклических производственно-сбытовых цепочек: возможности и проблемы для второстепенных портов». Предметом исследования был переход морских портов к модели циклической экономики с упором на развитие морских портов как узловых центров для циклических производственно-сбытовых цепочек, а также возможности и проблемы для второстепенных портов. Данное тематическое исследование было проведено на примере второстепенного порта Щецин, расположенного на водном пути Е 30 в устье Одера и непосредственно связанного с внутренними водными путями. На основе анализа шести циклических производственно-сбытовых цепочек на примере порта Щецин и связанных с ним производственных компаний, предприятий портовой промышленности и потребителей в ходе исследования были выявлены основные проблемы, стоящие перед а) администрацией второстепенных портов и б) стивидорными компаниями, и даны рекомендации по их решению.

28. Доклад г-жи Кировой был посвящен принципам циклической экономики в контексте развития внутреннего водного транспорта на Дунае. Он содержал обзор концепции «голубого» развития, основы для введения принципов циклической экономики на Дунае, а также вопросов управления водными ресурсами, транспортных проблем и сложностей, связанных с циклической экономикой и проектом «Профессиональные навыки для плавания по Дунаю» («Danube SKILLS project»)<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> [http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/publications/Annual\\_Report\\_2018-2019.pdf](http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/publications/Annual_Report_2018-2019.pdf).

<sup>9</sup> [http://www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Deal%20position%20paper%20Green%20Deal-FINAL\\_4.pdf](http://www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Deal%20position%20paper%20Green%20Deal-FINAL_4.pdf).

<sup>10</sup> <http://www.inlandports.eu/media/2016-04-19%20pp%20circular%20economy%20-efip%20def.pdf>.

<sup>11</sup> Повышение институционального потенциала судоходства на Дунае путем расширения совместных транснациональных компетенций и навыков в сфере подготовки и услуг в области общественного развития.

Участникам было предложено направить свои вопросы докладчику по электронной почте, адрес которой имеется в секретариате.

29. Затем последовали вопросы и состоялось обсуждение с участием Председателя, Румынии, Торгово-промышленной палаты Словении, Всемирного морского университета и секретариата. Были высказаны следующие замечания.

- Информация, представленная докладчиками, очень полезна для государств-членов при рассмотрении вопросов циклической экономики и может быть использована в качестве отправной точки для введения этой темы в качестве нового вида деятельности в будущем.
- Было бы желательно продолжить обмен информацией и обсуждение этого вопроса и, возможно, рассмотреть вопрос о совместной работе над веб-инструментом по циклической экономике и портам, включая экономические модели.
- Эффективным способом выработки общей стратегии для портов как элементов циклической экономики и создания успешных экономических моделей могла бы стать комплексная межсекторальная работа и «нексусный» подход во взаимодействии с Отделом экономического сотрудничества и торговли ЕЭК, которые послужили бы основой для будущих согласованных действий в этой области; примером такого взаимодействия является проект СРООН «Транспортные и торговые связи в эпоху пандемии».
- Отсутствует единая система категорий отходов, потоков отходов и расширенных обязательств в отношении ответственности производителей.
- Повторное использование отходов в портах и на портовых объектах могло бы стать темой для будущего обсуждения.
- В соответствии с Директивой (ЕС) 2019/904 Европейского парламента и Совета Европейского союза от 5 июня 2019 года о снижении воздействия некоторых изделий из пластмассы на окружающую среду, которая вступит в силу в 2021 году<sup>12</sup>, одноразовые изделия из пластмассы, в том числе рыболовные сети и пластмассовые бутылки и тара для одноразового использования, должны быть в ближайшем будущем включены в схемы расширенной ответственности производителей.

30. Рабочая группа приняла к сведению основные выводы по тематическим исследованиям, представленные выступавшими, и некоторые из выводов, отмеченных в докладах.

- Текущая деятельность в секторе, связанная с экологизацией флота, использованием устойчивых видов топлива, управлением отходами, цифровизацией и переходом на возобновляемые источники энергии, непосредственно связана с принципами циклической экономики.
- Следует сосредоточить внимание на декарбонизации, улучшении экологических показателей внутреннего водного транспорта и создании перспективной инфраструктуры, совместимой с развитием цифровых технологий и автоматизации и устойчивой к изменению климата.
- Для интеграции транспортного сектора в циклическую экономику можно было бы использовать экологичную систему управления производственно-сбытовыми цепочками, в которой внутренний водный транспорт мог бы играть ключевую роль как более экологичный и энергоэффективный по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом.
- Переходу к циклической экономике в этом секторе может способствовать:
  - улучшение взаимодействия между ключевыми заинтересованными сторонами;

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0904>.

- разработка нормативной базы и согласованных требований в области безопасности;
  - распространение информации и углубление знаний о дополнительных видах применения ресурсов отходов, их переработке и повторном использовании;
  - стимулирование инноваций;
  - внедрение речных информационных служб (РИС) и других информационно-коммуникационных технологий и их согласование с другими видами транспорта.
- Морские и внутренние порты являются важнейшими элементами циклической экономики, поскольку они являются пунктами пересечения различных видов транспорта, обеспечивающими движение потоков отходов и соединенными с внутренними районами, промышленными объектами и с близлежащими городскими районами.
  - Процесс перехода потребует стабильных и долгосрочных инвестиций.
  - Энергетический переход, переработка и повторное использование отходов относятся к важнейшим элементам взаимодействия «порт — судно» и могут стать хорошей отправной точкой для этой работы.

31. SC.3 отметила, что а) хотя для морских портов уже имеются некоторые исследования, разработки и успешные бизнес-модели, для внутреннего водного транспорта этот вопрос потребует детального изучения и б) среди элементов циклической экономики, которые могут иметь отношение к внутреннему водному транспорту, можно выделить материальные объекты, энергопотребление и атмосферное загрязнение.

32. SC.3 решила включить этот пункт в повестку дня своей шестьдесят пятой сессии и просила секретариат подготовить в сотрудничестве с Председателем и заинтересованными сторонами рабочий документ по различным аспектам циклической экономики, который можно было бы применять на внутреннем водном транспорте. Председатель поблагодарил докладчиков за выступления и участие в обсуждении и предложил им принять участие в дискуссии на будущих сессиях SC.3.

## **VII. Европейская сеть внутренних водных путей (пункт 6 повестки дня)**

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

*Документ:* ECE/TRANS/120/Rev.4

33. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что обновленной информации о текущем положении дел в области осуществления Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) не имеется.

34. Рабочая группа приветствовала информацию Бельгии о текущих подготовительных мероприятиях, направленных на то, чтобы стать Договаривающейся стороной СМВП. SC.3 призвала страны присоединиться к СМВП или ратифицировать его, если они еще не сделали этого.

35. SC.3 была проинформирована секретариатом о предстоящем опубликовании «Дорожной карты» для ратификации, принятия, утверждения СМВП и присоединения к нему, которая была принята на ее шестьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/SC.3/210, п. 43) и будет размещена в электронном формате на веб-сайте SC.3.

## **В. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 и Amend.1–2,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14

36. Рабочая группа приняла к сведению информацию Хорватии о предлагаемой поправке к Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга») и обновленный перечень критических участков на реках Дунай, Сава и Драва. SC.3 одобрила поправку к Синей книге, содержащуюся в приложении I к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14, которая была в предварительном порядке одобрена SC.3/WP.3 на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, пп. 13 и 14), и поручила секретариату издать ее в качестве поправки № 3 к Синей книге. Хорватия поблагодарила Комиссию по реке Сава за прекрасное сотрудничество в подготовке этого документа.

37. SC.3 приняла к сведению информацию Украины о последних изменениях в перечне внутренних водных путей, относящихся к категории судоходных, утвержденном постановлением № 640 Кабинета министров Украины от 12 июня 1996 года, которые были внесены постановлением Кабинета министров Украины от 30 сентября 2020 года № 909 с целью приведения в соответствие параметров фарватера, включенных в этот перечень судоходных водных путей, с Синей книгой, а также о текущей работе, направленной на улучшение условий судоходства на водном пути Е 40.

## **С. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (второй пересмотренный вариант резолюции № 49)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14

38. SC.3 одобрила поправку к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е, содержащуюся в приложении II к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14, которая была в предварительном порядке одобрена SC.3/WP.3 на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, пп. 15 и 16), и поручила секретариату добавить эту поправку в список уже одобренных поправок к резолюции № 49.

## **VIII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 7 повестки дня)**

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amend.1–3,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/3,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/4,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/5,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/17,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/18

39. Рабочая группа одобрила проект поправок к пятому пересмотренному варианту Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.3/2020/3, которые в предварительном

порядке были одобрены SC.3/WP.3 в 2020 году (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, п. 44, и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, п. 19) в качестве поправки № 4 к ЕПСВВП 5 с учетом следующих изменений:

- статья 1.08, новый пункт 5, *исключить* текст в квадратных скобках;
- приложение 3, *изменить нумерацию* рисунка 76 на 77.

40. SC.3 приняла к сведению доклад о работе тридцать третьего совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, проведенного в виртуальном режиме 23 июня 2020 года (ECE/TRANS/SC.3/2020/4). SC.3 отметила, что предложение о новом приложении 12 «Образец журнала учета сточных вод» было передано в секретариат Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП). SC.3 предложила государствам-членам представить в секретариат к пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3 информацию о применении следующих сигналов и знаков:

- сигналы бедствия, упомянутые в статье 3.30, пункты 1 с)–g) (рис. 65 в приложении 3 к ЕПСВВП);
- запрещающие знаки на рис. 66 и 67 в приложении 3 к ЕПСВВП.

41. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата об итогах тридцать четвертого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, которое было проведено в виртуальном режиме 2 октября 2020 года; тридцать пятое совещание Группы запланировано на конец ноября 2020 года. SC.3 отметила, что Группа экспертов по ЕПСВВП планирует рассмотреть первый проект шестого издания ЕПСВВП на своем совещании в феврале 2021 года, с тем чтобы передать его на рассмотрение пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3. Секретариату было предложено выпустить доклады о работе тридцать четвертого и тридцать пятого совещаний Группы для пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3.

42. Рабочая группа приняла к сведению поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну, принятые ЦКСР на ее осенней сессии в 2019 году (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/17), а также поправки к Полицейским правилам плавания по Мозелю, принятые МК на ее пленарной сессии в 2020 году (ECE/TRANS/SC.3/2020/5), и просила секретариат передать их Группе экспертов по ЕПСВВП.

43. Украина проинформировала Рабочую группу о текущей работе по переводу на украинский язык Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях.

44. SC.3 предложила государствам-членам и речным комиссиям обновить информацию об осуществлении ЕПСВВП на своих внутренних водных путях к ее следующей сессии.

## **В. Технические требования и требования безопасности для судов, которые совершают однодневные рейсы**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2020/6,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18

45. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на К. Телески (КЕМТО) о специальных требованиях к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров. Докладчик представил а) статистические данные о количестве таких судов, эксплуатируемых на европейских водных путях, и о количестве перевозимых на них пассажиров и б) применимые законодательные рамки — Директиву 2006/87/ЕС, замененную Директивой (ЕС) 2016/1629, и Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП). Он подчеркнул негативное влияние требований Директивы 2006/87/ЕС, которые не могут быть применены в полном объеме к данному типу судов, на строительство и эксплуатацию таких судов, а также последствия для

отрасли. Предложение по проекту главы 15В приложения к резолюции № 61, подготовленное КЕМТО (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18), направлено на урегулирование этой ситуации.

46. SC.3 приняла к сведению информацию о количестве судов этого типа, используемых в коммерческих целях, которая была передана государствами-членами и КЕМТО в секретариат на основе вопросника к шестьдесят четвертой сессии SC.3, а также обзор замечаний к проекту главы 15В (ECE/TRANS/SC.3/2020/6).

47. SC.3 продолжила обсуждение технических требований к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров. Румыния упомянула о подготовке Рабочей группой Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) CESNI/PT/Pax проекта технических требований, который после его окончательной доработки может быть рассмотрен SC.3 с целью разработки согласованного документа. ЦКСП поддержала предложение Румынии и проинформировала сессию о продолжающемся обсуждении в CESNI/PT/Pax предложения КЕМТО. Украина подчеркнула необходимость детального анализа этого проекта. ДК напомнила о происшествии со смертельным исходом на речном круизном судне *Hableány*, которое произошло на Дунае 29 мая 2019 года, и подчеркнула, что безопасность не должна подвергаться угрозе. SC.3 подчеркнула важность этого вопроса, решила сохранить этот пункт в своей повестке дня и просила секретариат информировать ее о последних наработках КЕСНИ в этой области.

### **С. 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 и Amend.1,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/7,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/8

48. Рабочая группа приняла поправки к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/2020/8), которые в предварительном порядке были одобрены SC.3/WP.3 на ее пятьдесят шестой и пятьдесят седьмой сессиях (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, п. 55, и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, п. 22), в качестве своей резолюции № 98.

49. Рабочая группа приняла к сведению проект предложения по новой главе XX «Специальные положения, применимые к электрическим двигательным установкам» (ECE/TRANS/SC.3/2020/7), представленный ДК. ЦКСП отметила, что предложение ДК актуально также для главы 11 ЕС-ТТСВП и может представлять интерес для КЕСНИ, и представила разъяснения относительно использования ионно-литиевых батарей, которое станет обязательным для государств — членов ЦКСП и Европейского союза в начале 2022 года. Румыния выразила полную поддержку согласованию резолюции № 61 с ЕС-ТТСВП, в частности в том, что касается признания судовых свидетельств на Дунае, выданных государствами — членами ДК, не входящими в Европейский союз.

50. SC.3 отметила, что это предложение следует передать в КЕСНИ на предмет обсуждения и возможного усовершенствования ЕС-ТТСВП. SC.3 согласилась в принципе с этим предложением и поручила секретариату доработать его в координации с КЕСНИ с целью его утверждения в 2021 году. ДК проинформировала SC.3 о том, что она передаст соответствующее предложение в КЕСНИ в установленном порядке.

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

*Документы:* TRANS/SC.3/150 и Add.1–3,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/9,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/10,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/11 и Corr.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/27,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/28,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29

51. Рабочая группа утвердила обновленный перечень приемных сооружений для сбора отходов, образующихся на борту судов (ECE/TRANS/SC.3/2020/9, ECE/TRANS/SC.3/2020/10, ECE/TRANS/SC.3/2020/11 и Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/27 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/28), в качестве резолюции № 99, которая будет включена в приложение ко второму пересмотренному варианту резолюции № 21 в качестве добавления.

52. SC.3 приняла к сведению предложение по дополнительной классификации отходов, образующихся на борту судов внутреннего плавания, которое было подготовлено совместно секретариатами ЕЭК, ДК, КОБВП и «виа донау», как это указано в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29. Рабочая группа предложила государствам-членам, секретариату КОБВП, речным комиссиям и другим ключевым заинтересованным сторонам представить свои замечания и постановила рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии.

## **IX. Автоматизация во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/211,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/12,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/13,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/26

53. SC.3 продолжила обсуждение вопроса об автоматизации во внутреннем судоходстве, начатое на ее шестьдесят третьей сессии. Модератор, Председатель МАСРВГ г-н Дж. Фэншоу, начал с информации о последних изменениях и текущей деятельности в области автоматизации во внутреннем судоходстве и «умного» судоходства в Европе, переданной странами на основе вопросника, подготовленного секретариатом в соответствии с решением, принятым SC.3 на ее шестьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/SC.3/210, п. 67). Секретариат резюмировал собранную информацию в документе ECE/TRANS/SC.3/2020/12.

54. SC.3 приняла к сведению доклад г-жи А.-С. Паувелин (компания «Фламандские водные пути НВ» (Бельгия)) о текущих проектах во Фландрии. Она проинформировала участников сессии о а) текущих испытаниях автоматизированных и беспилотных судов во Фландрии, проводимых компанией «Сифар» и б) текущей работе в рамках проекта АУТОШИП (Инициатива в области автономного судоходства на европейских водных путях), в частности о подготовке двух демонстраций использования автоматизированных судов: одной в Норвегии с акцентом на каботажное судоходство и другой во Фландрии с акцентом на внутренние водные пути. Делегациям было предложено принять участие в хакатоне по «умному» судоходству, который будет проводиться компанией «Фламандские водные пути НВ» в онлайн-режиме 26 и 27 ноября 2020 года. Рабочей группе было также предложено принять участие в обследовании по вопросу об автономном судоходстве, см. URL: <https://www.menti.com/5xhea7f2yd/0>.

55. Г-жа М. Хирц (ЦКСР) представила обновленную информацию о текущей работе ЦКСР в области нормативного регулирования и обновления определений уровней автоматизации. С этой целью в 2020 году была создана неофициальная



рабочая группа; ЦКСР приняла решение продлить действие существующих определений до 31 декабря 2022 года и продолжить работу по этому вопросу.

56. Германия проинформировала Рабочую группу о конкурсе предложений по проектам создания цифровых испытательных полигонов, проводящемся до 30 сентября 2020 года в целях содействия цифровизации внутреннего водного транспорта и развитию системы автоматизированного и подключенного судоходства и поддержки научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в отрасли. Было подано более 40 заявок, которые находятся на стадии оценки.

57. SC.3 приняла к сведению проблемы и критически важные вопросы в области автоматизации, упомянутые странами (ECE/TRANS/SC.3/2020/12). Модератор подчеркнул важность поднятых государствами-членами тем, которые могут быть актуальными для других стран и заинтересованных сторон, работающих в этой области. Румыния подчеркнула важность сотрудничества КЕСНИ, ЦКСР и ЕЭК в области автоматизации и предложила рассмотреть вопрос о возможном распределении работы для содействия дальнейшему прогрессу с акцентом на технические правила для судов и требования к экипажам в рамках КЕСНИ и правила судоходства ЕЭК с целью подготовки изменений в ЕПСВВП.

58. Рабочая группа продолжила работу над определениями, касающимися автоматизации и «умного» судоходства. SC.3 приняла к сведению информацию ЦКСР о решении продлить действие определений уровней автоматизации до 31 декабря 2022 года. Модератор упомянул текущую дискуссию в морском секторе по поводу терминов «беспилотные» и «без экипажа» применительно к судам без людей на борту. ЦКСР отметила, что оба термина связаны с определениями уровней автоматизации 4 и 5; обновленные определения будут учитывать требования к численности персонала. ЕАЛС сослалась на Заявление с изложением позиции в отношении автономного судоходства (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/26). Украина подчеркнула, что определения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.3/2020/13, также актуальны для будущего глоссария терминов и определений в области внутреннего водного транспорта. Делегациям было предложено высказать замечания по перечню терминов и определений, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.3/2020/13.

59. SC.3 приняла к сведению информацию секретариата о текущем пересмотре «Дорожной карты» ЕЭК по ИТС, принятой в 2012 году, и просила секретариат в сотрудничестве с Председателем представить обновленную информацию по внутреннему водному транспорту к 10 ноября 2020 года. Другим государствам-членам было предложено высказать свои замечания к концу октября 2020 года.

60. От имени Рабочей группы Председатель поблагодарил модератора за успешное проведение обсуждения и предложил ему принять участие в будущих сессиях.

## **Х. Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 9 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2020/14,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/15,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/16,  
неофициальные документы № 14–23 SC.3/WP.3 (2020 год)

61. SC.3 приняла к сведению полученную от секретариата информацию о прогрессе, достигнутом в разработке глоссария терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом: первоначальный проект глоссария терминов и определений в области внутреннего водного транспорта, включая часть I «Общие термины», часть III «Инфраструктура внутреннего водного транспорта», часть IV «Перевозка товаров и пассажиров, транспортная документация», часть V «Сигнализация и судоходная обстановка водного пути», часть VI «Правила судоходства», часть VII «Судовые устройства», часть VIII «Плавание при помощи радиолокатора; речные информационные службы», часть XI «Предотвращение

загрязнения с судов», часть XII «Гидрография, метеорология и картография» и часть XIV «Статистика внутренних водных путей».

62. Российская Федерация и секретариат упомянули об обсуждении термина «рейды» на тридцать четвертом совещании Группы экспертов по ЕПСВВП. SC.3 предложила странам, которые еще не вошли в корреспондентскую группу по доработке глоссария, сделать это и проинформировать об этом секретариат, а также просила секретариат продолжить эту работу.

## **XI. Содействие развитию речных информационных служб, а также другие информационно-коммуникационные технологии во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня)**

### **A. Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (приложение к пересмотренной резолюции № 63)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/17,  
неофициальные документы № 2 и 4 SC.3 (2020 год)

63. Рабочая группа приняла к сведению информацию Председателя Временной группы экспертов CESNI/TI по системам обнаружения и отслеживания судов (VTT) г-на С. Бобера о работе по пересмотру приложения к резолюции № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях», проведенной SC.3/WP.3, которая в предварительном порядке утвердила проект на своих пятьдесят шестой и пятьдесят седьмой сессиях (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, пп. 79–82, и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, п. 34), и доработке проекта совместно с Российской Федерацией и секретариатом (неофициальный документ № 2 SC.3 (2020 год)).

64. SC.3 приняла пересмотренный стандарт в качестве резолюции № 100 (ECE/TRANS/SC.3/2020/17) и поблагодарила г-на С. Бобера за отличную работу.

65. Секретариат проинформировал SC.3 о предложении по поправке к приложению к пересмотренной резолюции № 80 с учетом пересмотренного стандарта VTT, которое было предварительно согласовано с Председателем Временной группы экспертов CESNI/TI по извещениям судоводителям (ИС) и имеется в качестве неофициального документа № 4 SC.4 (2020 год). SC.3 одобрила поправку к приложению к пересмотренной резолюции № 80 и поручила секретариату разместить ее на веб-странице SC.3.

### **B. Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (приложение к резолюции № 79)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/198,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/18,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/23,  
неофициальный документ № 3 SC.3 (2020 год)

66. Рабочая группа приняла к сведению информацию Председателя Временной группы экспертов CESNI/TI по системам электронных судовых сообщений (ERI) г-на Б. Вриялденховена о цели пересмотра Международного стандарта ERI, внесенных в стандарт изменений, принятых имплементационным регламентом 2019/1744 Комиссии (ЕС) от 17 сентября 2019 года, и доработке пересмотренного приложения к

резолюции № 79, в котором также содержится обновленная информация о Рекомендациях ООН и кодах, поддерживаемых СЕФАКТ ООН.

67. Российская Федерация и Украина подчеркнули важность принятия пересмотренного стандарта для государств-членов, не входящих в Европейский союз, с точки зрения бесперебойного функционирования РИС и поддержали предложенный проект.

68. SC.3 приняла пересмотренный стандарт в качестве резолюции № 101 и поблагодарила г-на Вриялденховена за отличную работу.

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

69. Рабочая группа просила секретариат приступить к пересмотру резолюции № 57 в 2021 году в сотрудничестве со Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) и подготовить рабочий документ для рассмотрения SC.3/WP.3 в 2021 году.

## **ХII. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 11 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/184,  
ECE/TRANS/SC.3/2020/19,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/9,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/10,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/11,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/12,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/13,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/24,  
неофициальный документ № 5 SC.3 (2020 год)

70. SC.3 приняла к сведению завершение перевода на русский язык издания 2019 года ЕС-КВС (неофициальный документ № 5 SC.3 (2020 год)) в качестве справочного документа для русскоязычных делегаций и поблагодарила секретариат за проделанную работу.

71. Обсуждение перешло к вопросу о применимости ЕС-КВС на общеевропейском уровне. Румыния высказала мнение о том, что ЕС-КВС в качестве всеобъемлющего свода стандартов по различным аспектам, имеющим отношение к экипажу и документам, связанным с экипажем, и живого инструмента может применяться в рамках ЕЭК по аналогии с ВОПОГ в целях содействия мобильности экипажей по всей Европе. Российская Федерация отметила, что минимальные требования к выдаче удостоверений судоводителей, содержащиеся в резолюции № 31, требуют обновления с учетом соответствующих положений ЕС-КВС. Секретариат высоко оценил большую работу, проделанную КЕСНИ по разработке этого стандарта, и пояснил, что цель пересмотра резолюции № 31 должна заключаться в согласовании положений на общеевропейском уровне, с тем чтобы они отвечали требованиям всех государств-членов, а не в дублировании положений стандарта КЕСНИ.

72. Рабочая группа отметила, что ЕС-КВС станет хорошей основой для согласования резолюций ЕЭК с соответствующими директивами Европейского союза и техническими стандартами КЕСНИ, а также шагом вперед в деле приведения их в соответствие с современными международными и национальными правилами. SC.3 поддержала предложение Российской Федерации начать обновление резолюции № 31 и ее согласование с ЕС-КВС и просила секретариат начать эту работу в сотрудничестве с Бельгией и Российской Федерацией. Председатель предложил другим странам принять участие в этом процессе.

73. SC.3 приняла к сведению доклад г-на Я. Смаллеханге («СТС-Групп», Нидерланды) по проекту «Компетентностное обучение и подготовка для внутреннего водного транспорта» (КОМПЕТИНГ<sup>13</sup>), финансируемому по линии программы Европейского союза «Эразм+», цель которого заключается во внедрении компетентностного и ориентированного на будущее обучения и подготовки членов экипажей внутреннего водного транспорта в Европейском союзе. Проект сосредоточен на компетенциях и их проверке на основе директивы (ЕС) 2017/2397 от 12 декабря 2017 года и стандартов КЕСНИ. Докладчик осветил основные цели проекта, состояние дел и ожидаемое влияние на мобильность рабочей силы в отрасли и безопасность судоходства. Ожидаемым результатом этого проекта станет а) подготовка четырнадцати учебно-методических пособий по внедрению компетентностного обучения и подготовки персонала оперативного и управленческого уровней и б) разработка системы аудита. Консорциум проекта включает в себя ряд образовательных учреждений и учебных центров в регионе Рейн–Дунай и рассчитывает на установление сотрудничества с другими образовательными учреждениями как для участия в проекте, так и для использования учебных материалов в своей деятельности.

74. Российская Федерация отметила актуальность проекта для отрасли и перспективы использования его результатов в процессе обучения и подготовки кадров. От имени SC.3 Председатель поблагодарил докладчика за прекрасное выступление.

### **ХIII. Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня)**

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

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4

75. Рабочая группа отметила, что сводный вариант резолюции № 40 с поправками 1 и 2 был подготовлен секретариатом и будет размещен на веб-сайте SC.3 после сессии.

76. Рабочая группа решила внести в приложение 4 к резолюции № 40 поправку, предложенную Норвегией: в приложении 4 в таблице «Приведение в действие Резолюции № 40» заменить в строке «Норвегия» в колонке 4 «Морской директорат Норвегии» на «Норск Тест АС (Norsk Test AS)». Секретариату было предложено добавить это изменение в сводный текст.

77. Секретариат проинформировал SC.3 о запросах судоводителей прогулочных судов по поводу ситуаций, когда компетентные органы страны, гражданином которой является держатель Международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС) или в которой он проживает, не принимают МУС, выданное в другой стране. ЕАЛС упомянула о возможном ухудшении ситуации в связи с тем, что некоторые страны применяют резолюцию № 40 без ее официального принятия. SC.3 просила секретариат собрать у государств-членов информацию о признании МУС в таких случаях как в отношении внутренних водных путей, так и в отношении прибрежных вод, а также о законодательстве, регулирующем этот вопрос, и передать ее на рассмотрение неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию.

78. SC.3 призвала государства-члены, которые все еще применяют резолюцию № 14, применять только резолюцию № 40.

<sup>13</sup> <http://www.iwt-competencies.eu>.

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

79. Секретариат проинформировал SC.3 о том, что шестое совещание неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию не может состояться в октябре 2020 года, как изначально планировалось, в связи со вспышкой COVID-19.

80. SC.3 приняла к сведению итоги пятого совещания группы, проводившегося 10 и 11 февраля 2020 года в Женеве, и, в частности, текущую работу по разработке модулей для тестов на проверку знания ЕПСВВП, и просила группу продолжить эту работу.

## **XIV. Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 13 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2019/19,  
ECE/TRANS/SC.3/2019/20 и Corr.1

81. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о том, что после ее шестидесяти третьей сессии никаких обновленных данных о нынешнем статусе правовых инструментов по вопросам внутреннего судоходства не поступало.

82. Рабочая группа призвала правительства присоединиться к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций, имеющим отношение к внутреннему судоходству, если они еще не сделали этого.

83. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о том, что после ее шестидесяти третьей сессии никаких обновленных данных о нынешнем статусе резолюций ЕЭК и их применении не поступало и предложила правительствам принять эти резолюции, если они еще не сделали этого.

## **XV. Предварительный перечень совещаний на 2021 год (пункт 14 повестки дня)**

84. Рабочая группа одобрила следующий ориентировочный перечень совещаний на 2021 год:

- 17–19 февраля 2021 года: Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пятьдесят восьмая сессия);
- 23–25 июня 2021 года: Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пятьдесят девятая сессия);
- 3–5 ноября 2021 года: Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (шестидесят пятая сессия).

85. Рабочая группа выразила сожаление по поводу того, что на работе ее нынешней сессии негативно сказалось значительное сокращение расходов Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве на конференционное обслуживание по сравнению с объемом обслуживания, согласованным ранее. SC.3 подчеркнула, что любое такое сокращение ставит под угрозу своевременное выполнение в будущем ее мандата. Она просила Председателя и секретариат довести эту озабоченность до сведения своих вышестоящих органов.

86. Рабочая группа подчеркнула, что проведение официальных межправительственных обсуждений на трех языках имеет важное значение для успеха межправительственных процессов. В связи с этим SC.3 весьма критически высказалась по поводу сокращения объема обслуживания, необходимого для поддержки таких межправительственных обсуждений.

## **XVI. Тема для обсуждения на шестьдесят пятой сессии Рабочей группы (пункт 15 повестки дня)**

87. SC.3 подтвердила решение SC.3/WP.3, что темой ее шестьдесят пятой сессии будет кибербезопасность на внутреннем водном транспорте.

## **XVII. Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)**

### **A. Выборы должностных лиц шестьдесят пятой и шестьдесят шестой сессий Рабочей группы**

88. По предложению Болгарии, которую поддержала Германия, г-н С. Турф (Бельгия) был переизбран Председателем шестьдесят пятой и шестьдесят шестой сессий Рабочей группы.

89. По предложению Бельгии г-жа Л. Деракович-Ракас (Хорватия) была избрана заместителем Председателя шестьдесят пятой и шестьдесят шестой сессий Рабочей группы.

### **B. Предложение по проведению обследования водных путей категории E**

90. SC.3 приняла к сведению доклад секретаря WP.6 г-на А. Блэкберна о воздействии COVID-19 на деятельность ЕЭК в области статистики транспорта и мониторинга объемов внутреннего водного транспорта. Он рассказал о работе по сбору данных о вспышке COVID-19 на специальной вики-странице<sup>14</sup> и предложил государствам-членам проинформировать секретариат об официальных источниках данных для внутреннего водного транспорта. Г-н Блэкберн далее представил предложение о проведении обследования водных путей категории E на основе анализа данных Евростата, выявленные проблемы и последующие шаги, которые требуют руководящих указаний со стороны Рабочей группы. Он отметил, что а) имеющиеся статистические данные позволят получить большое количество геопространственных визуализаций общего объема грузов, маршрутов «пункт отправления — пункт назначения» и товарных сегментов; б) при наличии региональных данных по странам, не охваченным данными Евростата, можно было бы провести аналогичный анализ; в) источниками данных являются общедоступные наборы данных; и д) возможен дальнейший анализ в зависимости от аналитических потребностей. SC.3 было предложено рассмотреть вопрос о том, какие элементы следует проанализировать.

91. Секретариат представил разъяснения относительно возможностей, которые обследование водных путей категории E могло бы дать в плане визуализации, анализа и прогнозов для операторов и директивных органов. SC.3 просила секретариат направить это предложение государствам-членам и предложила странам передать свои замечания секретариату.

### **C. Проект по борьбе с последствиями коронавирусной инфекции (COVID-19) «Транспортные и торговые связи в эпоху пандемии», финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций**

92. SC.3 приняла к сведению доклад регионального советника по торговле (Отдел экономического сотрудничества и торговли ЕЭК) г-на М. Апостолова, посвященный проекту по борьбе с последствиями COVID-19 «Транспортные и торговые связи в эпоху пандемии», финансируемому по линии СРООН. В рамках этого проекта, в

<sup>14</sup> <https://wiki.unece.org/display/DSOCIOT/Data+Sources+on+Coronavirus+impact+on+transport>.

котором участвуют пять региональных комиссий Организации Объединенных Наций и ЮНКТАД, Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) ведет работу над согласованным набором стандартов для электронных эквивалентов документов, с тем чтобы обеспечить эксплуатационную стыкуемость различных видов транспорта, включая внутренний водный транспорт. Цель заключается в обновлении существующих и разработке новых стандартов для ключевых документов, сопровождающих грузы в рамках мультимодальных перевозках, на основе семантических стандартов и справочных моделей данных СЕФАКТ ООН в качестве общего знаменателя, а также в их апробировании на экспериментальной основе. Для внутренних водных путей эта работа могла бы основываться на Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), Братиславских соглашениях, а также на анализе информации и моделей транспортных документов различных стран, а опытные перевозки могли бы быть проведены на Черноморско-Балтийском коридоре, включая водный путь E 40 и прибрежные маршруты. От имени СЕФАКТ ООН докладчик предложил SC.3 принять участие в этой работе.

93. SC.3 решила изучить возможности сотрудничества с СЕФАКТ ООН в разработке набора данных для электронных документов (накладной, коносамента), сопровождающих грузы, перевозимые по внутренним водным путям, в целях обеспечения электронного обмена данными между различными видами транспорта в соответствии со стандартами и справочными моделями данных СЕФАКТ ООН.

94. SC.3 предложила странам передать в секретариат до 15 ноября 2020 года модели транспортных документов для международной перевозки грузов по внутренним водным путям.

#### **D. Итоги работы Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, посвященной стоимости строительства водных путей и портов**

95. SC.3 приняла к сведению информацию секретаря WP.5 г-на Р. Янсенса об итогах работы Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, посвященной стоимости строительства водных путей и портов. Тридцать третья сессия WP.5 одобрила доклад Группы экспертов и решила продлить мандат Группы экспертов еще на один год при условии одобрения со стороны КВТ. От имени WP.5 г-н Янсенс поблагодарил SC.3, и в частности Бельгию, за сотрудничество в доработке вопросников по сбору данных для внутренних водных путей и портов и высоко оценил вклад государств-членов, которые уже передали данные в секретариат.

96. SC.3 просила государства-члены, которые еще не представили в секретариат заполненные вопросники о стоимости строительства внутренних водных путей и портов, сделать это к концу 2020 года.

### **XVIII. Утверждение доклада (пункт 17 повестки дня)**

97. В соответствии с установившейся практикой и решением КВТ (ECE/TRANS/156, п. 6) Рабочая группа утвердила решения, принятые на ее шестьдесят четвертой сессии, на основе проекта, подготовленного Председателем при содействии секретариата.

98. В соответствии со специальными процедурами принятия решений на официальных заседаниях с дистанционным участием, утвержденными Исполкомом 5 октября 2020 года, решения, принятые на сессии, были распространены через все постоянные представительства в Женеве для утверждения участвующими в сессии делегациями в соответствии с процедурой «отсутствия возражений», действующей 72 часа. Процедура «отсутствия возражений» завершилась в четверг, 5 ноября

2020 года, в 18 ч 00 мин (по ЦЕВ) без возражений. Таким образом, решения вышеуказанного совещания были одобрены. С соответствующей информацией можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН, см. URL: <http://www.unece.org/info/about-unece/executive-committee-excom/silence-procedure.html>.

---