


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту**
**Рабочая группа по унификации технических  
предписаний и правил безопасности  
на внутренних водных путях**
**Пятьдесят шестая сессия**  
 Женева, 12–14 февраля 2020 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5–6	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня) .....	7–8	3
IV. Итоги шестьдесят третьей сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня) .....	9–10	4
V. Рабочее совещание по целям устойчивого развития и путям их достижения на внутреннем водном транспорте (пункт 4 повестки дня) .....	11–39	4
VI. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня) .....	40–43	10
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения .....	40	10
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга») .....	41–42	10
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49) .....	43	11
VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня) .....	44–58	11
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24) .....	44–50	11



В.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61) .....	51–55	12
С.	Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21) .....	56–58	13
VIII.	Требования к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы (пункт 7 повестки дня).....	59–62	13
IX.	Перевозки «река–море» в Европе (пункт 8 повестки дня). .....	63–77	14
X.	Содействие развитию речных информационных служб, а также других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня).....	78–86	18
А.	Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (приложение к пересмотренной резолюции № 63) .....	78–82	18
В.	Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (приложение к резолюции № 79) .....	83	19
С.	Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам .....	84–85	19
D.	Конференция информационных служб Дуная .....	86	19
XI.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня).....	87–92	19
XII.	Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня) .....	93–97	21
А.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) .....	93–94	21
В.	Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию .....	95–97	21
XIII.	Тема для обсуждения на пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы (пункт 12 повестки дня).....	98	21
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня).....	99–103	21
А.	Разработка общей базы данных и правовой основы для осмотра судов на общем болгаро-румынском участке Дуная с подключением к национальной речной информационной службе .....	99–101	21
В.	Вопросники по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры для внутренних водных путей и портов .....	102–103	22
XV.	Утверждение доклада (пункт 14 повестки дня).....	104	22

## I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее – Рабочая группа, или SC.3/WP.3) провела свою пятьдесят шестую сессию 12–14 февраля 2020 года в Женеве.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Украины и Швейцарии.
3. Кроме того, в работе сессии участвовали представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (далее – Комиссия по реке Сава, или СК). На сессии была представлена Европейская комиссия. Присутствовали делегации Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ) и Европейской федерации транспортников (ЕФТ). По приглашению секретариата на сессии присутствовали также представители Регистра Ллойда (РЛ) и Морского инженерного бюро.
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори. Он приветствовал участников и отметил ключевые вопросы для рассмотрения на сессии, а также нынешние цели и задачи отрасли. Он поблагодарил государства-члены и другие ключевые заинтересованные стороны за их вклад в подготовку Белой книги по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/111, неофициальный документ № 1/Rev.1 SC.3/WP.3 (2020 год)

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с внесенными на сессии изменениями:
  - a) добавить пункт 5 с) повестки дня «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49)» и
  - b) дополнить пункт 14 повестки дня «Прочие вопросы» следующими подпунктами:
    - разработка общей базы данных и правовой основы для осмотра судов на общем болгаро-румынском участке Дуная с подключением к национальной речной информационной службе;
    - вопросы по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры для внутренних водных путей и портов.

Повестка дня была дополнена неофициальным документом № 1/Rev.1 SC.3/WP.3 (2020 год) для учета неофициальных документов № 2–10 SC.3/WP.3.

6. 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.

## III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

7. По предложению Украины, которую поддержала Беларусь, Председателем нынешней и пятьдесят седьмой сессий Рабочей группы был переизбран г-н И. Игнатов (Болгария).

8. По предложению Российской Федерации г-н А. Афанасьев (Беларусь) был избран заместителем Председателя настоящей сессии и пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы.

#### **IV. Итоги шестьдесят третьей сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/210, ECE/TRANS/279

9. Рабочая группа приняла к сведению основные решения, принятые Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) на ее шестьдесят третьей сессии (6–8 ноября 2019 года) и содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.3/210.

10. Рабочая группа приняла к сведению одобрение SC.3 Белой книги по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта, которая была передана Комитету по внутреннему транспорту для окончательного утверждения. После утверждения КВТ Белая книга будет доступна в печатном и онлайн-формате.

#### **V. Рабочее совещание по целям устойчивого развития и путям их достижения на внутреннем водном транспорте (пункт 4 повестки дня)**

11. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 95), 12 февраля 2020 года было проведено рабочее совещание на тему «Цели в области устойчивого развития и пути их достижения в контексте внутренних водных путей». Цель рабочего совещания заключалась в том, чтобы: а) осветить деятельность Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций по достижению целей в области устойчивого развития, имеющих отношение к внутреннему водному транспорту, б) заострить внимание на вкладе государств-членов и других заинтересованных сторон в секторе внутреннего водного транспорта в достижение этих целей; в) повысить осведомленность государств-членов о прогрессе, достигнутом на международном уровне, и существующих инструментах ЕЭК в этой области и д) выявить возможности для синергизма с другими видами транспорта и другими отраслями.

12. Рабочее совещание было открыто секретариатом. Основными докладчиками были: г-жа Т. Луйге (Статистический отдел ЕЭК); г-н Ф. Дионори, г-н Л. Вировски и г-н М. Даган (Отдел устойчивого транспорта ЕЭК); г-н Х. Ван Хонакер (Европейская комиссия); г-н И. Александер (ДК); г-жа Х. Плотникова (Отдел окружающей среды ЕЭК); г-н К. Хьюз (РЛ); г-жа В. Оганесян (Украина); г-жа Л. Якия и г-н Дж. Хэмилтон (Отдел экономического сотрудничества и торговли ЕЭК). С докладом МОТ выступил секретариат. Тексты всех выступлений см. по адресу [www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2020.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2020.html), вкладка «Workshop».

13. В своем сообщении г-жа Луйге остановилась на задачах и деятельности Организации Объединенных Наций по оценке прогресса в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, которыми занимается Статистический отдел ЕЭК: а) Межучрежденческая экспертная группа по показателям достижения целей в области устойчивого развития; б) Конференция европейских статистиков (КЕС) и в) поддержка внедрения системы показателей на период до 2030 года и помощь странам в создании эффективной системы статистических показателей достижения целей в области устойчивого развития. Она охарактеризовала прогресс в мониторинге достижения целей на глобальном уровне при помощи перечня из 232 показателей и упомянула о проводимом в 2020 году обзоре показателей. Для облегчения процесса мониторинга КЕС одобрила в 2017 году «Дорожную карту» ЕЭК ООН по статистике достижения целей устойчивого развития, и второе издание

этой «дорожной карты» сейчас готовится к изданию. В настоящее время ЕЭК занимается созданием региональной платформы по статистике достижения целей устойчивого развития, которая начнет функционировать в марте 2020 года. На Региональном форуме по устойчивому развитию, намеченном на 19 и 20 марта 2020 года, будут рассмотрены дальнейшие меры по ускорению прогресса в этой области.

14. Г-н Дионори выступил с сообщением о деятельности Отдела устойчивого транспорта ЕЭК по мониторингу основных показателей для целей устойчивого развития, связанных с транспортом (3.6.1, 9.1.2 и 11.2.1), и их актуальности для внутреннего водного транспорта. Эта деятельность осуществлялась под руководством Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6). Выступающий остановился на первых двух показателях и упомянул: а) базу данных ЕЭК по безопасности дорожного движения, в которой собраны официальные данные государственной статистики; б) мониторинг распределения перевозок между тремя видами внутреннего транспорта и обобщенную национальную отчетность по показателю 9.1.2, которая также охватывает дополнительные показатели, используемые странами; и с) проект руководства по измерению этого показателя на национальном уровне, который будет рассмотрен WP.6 в июне 2020 года. Для облегчения измерения прогресса в достижении связанных с транспортом целей на основе данных, собираемых ЕЭК в настоящее время, были подготовлены четыре документа<sup>1</sup>. Они охватывают статистические данные по безопасности дорожного движения, автобусным перевозкам, тонно-километрам и возрасту парка транспортных средств. Рабочей группе было предложено представить отзывы по этим документам и предложения о том, как лучше охватить сектор внутреннего водного транспорта.

15. Затем были заданы вопросы по: а) цели 13 и мерам по борьбе с изменением климата; б) статистическим данным о возрасте флота внутреннего плавания и с) связи между квалификацией работников внутреннего водного транспорта и показателями для целей в области устойчивого развития. В обсуждении приняли участие Германия, Российская Федерация, Европейская комиссия и секретариат. Секретариату было предложено сосредоточить внимание на статистических данных о возрасте флота внутреннего плавания и целях устойчивого развития. Более подробная информация содержится в Белой книге ЕЭК по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта.

16. Г-н Вировски начал выступление по вопросу об адаптации транспортных сетей к изменению климата с обзора работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (WP.5/GE.3) и цели 13. Опираясь на существующие примеры воздействия изменения климата на инфраструктуру и эксплуатацию автомобильных и железных дорог, водных путей и портов, Группа проанализировала различные сценарии и разработала модели для прогнозирования потенциального воздействия температур и осадков в Европе в течение последующих 40–50 лет. Результатом этой работы является онлайн-инструмент<sup>2</sup> ГИС<sup>3</sup>, который можно использовать в качестве первого шага для дальнейшего анализа. Г-н Даган продемонстрировал применение приложения ГИС на участке сети внутренних водных путей категории E. Следующие шаги включают: а) предоставление данных по всему региону ЕЭК, б) анализ критичности сетей и узлов и с) повышение разрешающей способности изображений на карте для отображения более подробной информации. SC.3 и SC.3/WP.3 было предложено сотрудничать в сборе данных о движении по внутренним водным путям категории E и в портах категории E.

17. От Российской Федерации, Украины и ЕСРПТ последовали вопросы относительно: а) целевых пользователей приложения ГИС и его доступности, б) применяемой методики и с) предполагаемого воздействия на движение по рекам Европы в предстоящий период. Выступавшие отметили, что приложение ГИС

<sup>1</sup> [www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/sdg-papers.html](http://www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/sdg-papers.html).

<sup>2</sup> <https://unece.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5ecbe091d4d6417c8f11273762e24972>.

<sup>3</sup> Географическая информационная система.

находится в открытом доступе и используется Международным центром мониторинга транспортной инфраструктуры. Применяемая методика представлена в докладе «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним», опубликованном в феврале 2020 года<sup>4</sup>.

18. Г-н Ван Хонакер проинформировал присутствующих о текущей деятельности Европейской Комиссии по реализации повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Сообщение «Зеленый пакт для Европы», принятое Европейской комиссией 11 декабря 2019 года, направлено на решение проблем, связанных с климатом и состоянием окружающей среды, путем: а) сокращения выбросов парниковых газов (ПГ) к 2030 году по меньшей мере на 50%, или, возможно, на 55% по сравнению с уровнями 1990 года; б) ускорения перехода к устойчивой и «умной» мобильности в транспортном секторе и стимулирования мультимодальных перевозок; в) перевода 75% грузоперевозок внутри страны с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт и д) снижения загрязнения воздуха, особенно в городах. Рекомендации Повестки дня для внутреннего водного транспорта в Европе (2021–2027 годы) предусматривают увеличение к 2050 году доли перевозок внутренним водным транспортом и переход к внутреннему судоходству с нулевым уровнем выбросов при уделении должного внимания персоналу, флоту, инфраструктуре и цифровизации. Другие приоритеты включают техническое обеспечение судов, квалификацию экипажа и электронное распознавание судовых журналов и служебных книжек, РИС<sup>5</sup> и т. д. Наряду с постоянной финансовой поддержкой проектов по развитию инфраструктуры по линии ФОЕ<sup>6</sup> внимание будет уделяться альтернативным видам топлива и инновациям в рамках механизма смешанного финансирования транспортных проектов ФОЕ и политики налогообложения энергоресурсов. В связи с этим ЦКСР в настоящее время работает над исследованием «Финансирование преобразования энергетики для достижения нулевого уровня выбросов».

19. От Германии, Российской Федерации и ЕСРПТ последовали вопросы, касающиеся: а) перспектив финансирования использования возобновляемого водородного топлива; б) политики налогообложения энергоресурсов и в) возможного влияния «Брексита» на предоставляемую Европейской комиссией финансовую поддержку экологизации флота. Докладчик отметил, что в Европейской комиссии ведутся дискуссии, которые могут потребовать дополнительных исследований.

20. В своем выступлении г-н Александер осветил основные направления деятельности ДК и назвал существующие инструменты, применяемые для достижения Целей устойчивого развития в Дунайском регионе. Он подчеркнул важность объединения усилий государств – членов ДК и других ключевых заинтересованных сторон для обеспечения безопасности судоходства путем совершенствования Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД), а также увеличения доли перевозок внутренним водным транспортом. Особое внимание уделяется РИС и современным профессиональным стандартам подготовки судоводителей. Главный акцент делается на: а) технических инновациях и экологизации флота; б) согласовании судовых свидетельств, в) развитии грузовых и пассажирских перевозок, портов и логистических услуг и поддержке мультимодальности; д) охране и безопасности; е) предотвращении загрязнения и ф) участии в международном институциональном сотрудничестве, в том числе в контексте резолюций ЕЭК. Основой устойчивого развития Дуная является Совместное заявление о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и экологической защиты Дунайского бассейна, принятое ДК, СК и Международной комиссией по охране реки Дунай. Однако для борьбы с последствиями изменения климата может возникнуть потребность в его адаптации.

21. Презентация г-жи Плотниковой была посвящена деятельности в рамках международной Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и

<sup>4</sup> См. текст на английском языке по адресу [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp5/ECE-TRANS-283e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp5/ECE-TRANS-283e.pdf).

<sup>5</sup> Речные информационные службы.

<sup>6</sup> Фонд объединения Европы.

международных озер для достижения целей устойчивого развития. Она упомянула об итогах рассмотрения отчетности по показателю 6.5.2 в контексте трансграничного сотрудничества. Проведенные Рабочей группой по мониторингу и оценке контрольно-оценочные мероприятия включали: а) вторую оценку состояния трансграничных рек, озер и подземных вод в 2011 году и б) оценку взаимосвязей для бассейна реки Сава, которая была завершена в 2016 году. Выступающая предложила делегациям принять участие в международном рабочем совещании по разработке трансграничных соглашений, которое будет проводиться 1 и 2 апреля 2020 года в Женеве. Деятельность по вопросу предотвращения загрязнения трансграничных вод осуществляется под руководством Совместной группой экспертов по проблемам воды и промышленным авариям. Выступающая упомянула о Целевой группе по проблемам воды и климата, глобальных рабочих совещаниях по адаптации к изменению климата, глобальной сети бассейнов, в которых осуществляются экспериментальные проекты, а также других проектах и международных мероприятиях по адаптации к изменению климата в трансграничных бассейнах, включая Всемирный день водных ресурсов 22 марта 2020 года. Кроме того, в качестве руководства для правительств и специалистов-практиков будет разработано Руководство по распределению трансграничных водных ресурсов.

22. Г-н Хьюз представил основные результаты исследования РЛ по обезуглероживанию глубоководного морского судоходства, которое было проведено в ответ на решение ИМО сократить выбросы ПГ в международном судоходстве к 2050 году по меньшей мере на 50%. Для этого суда с нулевым уровнем выбросом должны стать частью флота к 2030 году; ИМО планирует завершить разработку правил к 2023 году. Исследование охватывало различные виды безуглеродного топлива для судоходства. Анализ технологической, инвестиционной и общественной готовности позволил РЛ выявить ключевые факторы, проблемы и факторы неопределенности и оценить перспективы крупномасштабного применения различных видов топлива. Трудности для внедрения современных технологий связаны с потребностью в инвестициях, техническим развитием, цепочками бункеровки и поставок, нормативной базой и необходимостью обеспечения безопасности на судне. Еще одним важным аспектом является энергоемкость топлива, которая может повлиять на грузместимость судна. Дополнительные затраты будут связаны с ценами на топливо и будут зависеть от динамики рыночных цен и конкурентного спроса. В продолжение он отметил актуальность этого исследования для сектора внутренних водных путей и судоходства «река–море». Опыт подсказывает, что наиболее реалистичными вариантами следует считать электроэнергию, водородное топливо и гибридные решения. Отвечая на вопрос Европейской комиссии, представитель РЛ дал разъяснения относительно перспектив использования аммиака в двигателях внутреннего сгорания и топливных элементах.

23. Г-жа Оганесян выступила с обзором основных тенденций, мероприятий и перспектив устойчивого развития на внутренних водных путях Украины. Она представила основные сведения о судоходной части сети внутренних водных путей, протяженность которой составляет 2 714 км, 10 портах и 40 терминалах при общем грузообороте порядка 50 млн т в год. С 1990 года объемы перевозок значительно сократились, и докладчик отметила общие цели и задачи, направленные на повышение объемов перевозок на национальном уровне. Основные проекты и планы включают: а) План действий по восстановлению судоходства на Днестре и Южном Буге; б) рыночное исследование для реки Днепр, проведенное Европейским инвестиционным банком; в) проект Европейского союза «Содействие транспортному развитию реки Днепр»; г) проект восстановления водного пути Е-40 «От Черного моря до Балтийского моря» и е) План действий по восстановлению судоходства по Днестру. Выступающая далее остановилась на будущих перспективах развития украинских портов на Дунае и реконструкции глубоководного судоходного канала Дунай – Черное море. В числе перспектив международного масштаба для внутренних водных путей были названы сотрудничество с ДК, Европейским союзом, ЕЭК и другими ключевыми участниками; развитие торговли и перевозок водным транспортом с Беларусью и Польшей; осуществление директив Европейского союза и участие в проектах, финансируемых Европейским союзом. Европейская комиссия также упомянула

исследование по оценке всех действующих правил предоставления доступа на рынок, которое будет начато в 2020 году.

24. От имени МОТ секретариат выступил с презентацией доклада Международного бюро труда<sup>7</sup> о найме и удержании моряков и расширении возможностей женщин-моряков и итогового документа секторального совещания МОТ, которое проводилось 25 февраля – 1 марта 2019 года в Женеве. Основное внимание в докладе уделяется нынешней ситуации в отрасли морских перевозок, последствиям и проблемам в области набора и удержания моряков, в том числе женщин-моряков. В нем отмечается, в частности, что женщины серьезно недопредставлены в морских профессиях. На трехстороннем секторальном совещании представителей правительств, судовладельцев и организаций моряков были рассмотрены основные итоги доклада и сделаны выводы о мерах по привлечению молодежи в морские профессии, удержанию опытных моряков и обеспечению разнообразия и возможностей для всех, включая женщин и представителей групп, уязвимые перед дискриминацией. Кроме того, на совещании были предложены рекомендации в отношении будущей деятельности для всех ключевых партнеров.

25. В своем выступлении секретарь Рабочей группы по политике в области стандартизации и сотрудничества по вопросам нормативного регулирования г-жа Якия коснулась роли стандартов в устойчивом развитии и рассказала о проекте «Стандарты для целей устойчивого развития», который направлен на повышение осведомленности о стандартах и содействие их использованию директивными и регулирующими органами. Тремя основными результатами проекта являются: а) создание базы данных по стандартам; б) составление подборки тематических исследований по вопросу о том, как стандарты используются местными и национальными органами власти в целях устойчивого развития; и с) проведение мероприятий высокого уровня. В настоящее время база данных содержит около 1 000 стандартов ЕЭК и партнерских организаций и охватывает цели 6, 7, 11 и 13. Она размещена на портале ЕЭК по стандартам для целей устойчивого развития по адресу <https://standards4sdgs.unece.org>. Мероприятия высокого уровня включают проведение 26 сентября 2018 года конференции «Стандарты для целей устойчивого развития» и подписание 14 мая 2019 года Декларации в отношении стандартов, учитывающих гендерные аспекты. Декларация направлена на оказание поддержки национальным и международным органам по стандартизации в разработке планов действий по обеспечению гендерного равенства и была подписана 65 организациями по всему миру.

26. В выступлении руководителя Секции сотрудничества и партнерства г-на Хэмилтона была подчеркнута необходимость нового, «ориентированного на людей» подхода к государственно-частным партнерствам (ГЧП) для достижения целей устойчивого развития, в частности цели 17. Такой подход должен быть ориентирован на интересы людей и стать инструментом для мобилизации инвестиций в инфраструктуру и государственный сектор. Он прокомментировал преимущества этого подхода и искомые результаты, включая: а) расширение доступа к основным услугам и уменьшение социального неравенства; б) повышение потенциала противодействия и более ответственное отношение к вопросам обеспечения экологической устойчивости; с) повышение экономической эффективности и фискальной устойчивости; d) содействие тиражированию и разработке проектов, в том числе в транспортной отрасли; и е) привлечение всех заинтересованных сторон к участию в проектах. Инструментами ЕЭК являются Руководящие принципы для ГЧП на благо людей; секторальные стандарты для ГЧП в сфере транспорта, производства возобновляемой энергии, преобразования отходов в энергию, водоснабжения и санитарии, а также межсекторальные стандарты и инструменты. Г-н Хэмилтон подчеркнул роль устойчивости в противодействии современным рискам и вызовам и необходимость обеспечения устойчивости в рамках инфраструктурных проектах и

<sup>7</sup> [www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms\\_664163.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_664163.pdf) (на английском языке).

ГЧП и рассказал о деятельности ЕЭК, направленной на обеспечения учета принципов устойчивости в контексте ГЧП на благо людей.

27. Секретариат представил обновленную информацию о: а) проекте СРООН по устойчивому транспортному сообщению «Достижение связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах» и б) итогах рабочего совещания ЦКСР по проблемам низкого уровня воды и его воздействию на судоходство на Рейне, которое состоялось 26 ноября 2019 года в Бонне (Германия).

28. После выступлений состоялось обсуждение и были обозначены вопросы для дальнейшего рассмотрения. Участникам было предложено ответить на вопросник с несколькими вариантами ответов.

29. Две трети респондентов занимались разработкой и/или осуществлением специальных стратегий и/или планов действий по достижению целей в области внутреннего водного транспорта; треть из них также занимались этой деятельностью на международном уровне. Подобная деятельность зачастую является частью других национальных стратегий, например национального генерального плана развития внутреннего водного транспорта, или международных стратегий и/или программ Европейского союза, таких как «ГРЕНДЕЛ», «НАЯДЫ» и прочие проекты.

30. По мнению респондентов, наиболее актуальными для их работы были следующие цели:

- цель 9: создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям;
- цель 8: содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех;
- цель 13: принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями;
- цель 6: обеспечение наличия и рациональное использование водных ресурсов и санитарии для всех;
- цель 14: сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития;
- цель 17: укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития;
- цель 7: обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех;
- цель 5: обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек.

31. Треть респондентов принимали участие в процессе мониторинга достижения цели 9 в рамках ВВТ с использованием показателя 9.1.2, а некоторые – также показателя 9.4.1. Для ряда респондентов это запланировано на будущее. По мнению четверти респондентов, задача заключалась в сборе собственной статистики.

32. В качестве приоритетных для достижения цели 9 были выделены следующие мероприятия и меры:

- модернизация и экологизация флота, сокращение выбросов CO<sub>2</sub>; автоматизация и цифровизация – две трети ответов;
- проекты развития инфраструктуры; программы по увеличению объемов пассажирских и грузовых перевозок и доли внутреннего водного транспорта; развитие внутренних портов; программы и стратегии интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные цепи – половина ответов;
- развитие связей между портами и внутренними регионами – треть ответов.

33. Треть респондентов были вовлечены в национальные и международные проекты и программы по модернизации и экологизации парка транспортных средств, снижению вредных выбросов от двигателей, например, «ГРЕНДЕЛ» и другие проекты, в том числе финансируемые в рамках программы «Горизонт 2020». Треть респондентов ответили, что это запланировано на предстоящий период.

34. Треть респондентов принимали участие в международных и национальных проектах по предотвращению загрязнения с судов и сотрудничеству в области охраны трансграничных вод, а некоторые из них планируют такую деятельность в предстоящий период.

35. Делегаты отметили важность адаптации внутреннего водного транспорта к последствиям изменения климата, однако половина из них ответили, что это запланировано на будущее, и лишь немногие из них упомянули о деятельности в рамках инфраструктурных проектов на Дунае.

36. В числе мероприятий, направленных на обеспечение равных прав, расширение возможностей мужчин и женщин в этом секторе или на расширение возможностей женщин, одна треть респондентов указали, что их деятельность включает улучшение условий труда и жизни экипажей, специальные программы образования и профессиональной подготовки, а также сбор статистических данных.

37. Среди соответствующих инструментов и рекомендаций ЕЭК по осуществлению целей треть респондентов упомянули рекомендации ЕЭК по оказанию помощи странам в мониторинге показателей достижения целей (в частности, тонно-километров) и проведении обзоров устойчивого развития.

38. Для обеспечения ощутимых результатов в рамках ЕЭК и содействия участию государств-членов и других ключевых заинтересованных сторон в деятельности ЕЭК, связанной с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в качестве предпочтительных направлений были отмечены следующие:

- a) распространение информации об имеющихся инструментах и программах;
- b) обмен информацией о передовой практике;
- c) развитие межсекторального сотрудничества и координации;
- d) организация мероприятий по наращиванию потенциала.

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

## **VI. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)**

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

*Документы:* ECE/TRANS/120/Rev.4

40. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что на данный момент обновленной информации об осуществлении Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) не имеется.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 и Amend.1 и 2

41. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о том, что с поправкой 2 к «Синей книге» можно ознакомиться на веб-странице SC.3.

42. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что к настоящему времени обновлений к «Синей книге» нет. SC.3/WP.3 предложила государствам-членам выступить на ее пятьдесят седьмой сессии с сообщениями о ходе осуществления проектов развития инфраструктуры внутренних водных путей.

### **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,  
неофициальный документ № 4 SC.3/WP.3 (2020 год)

43. Рабочая группа приняла к сведению информацию о важнейших секторах хорватских участков Дуная, Савы и Дравы, представленную Хорватией в неофициальном документе № 4 SC.3/WP.3 (2020 год). К секретариату была обращена просьба подготовить предложение по поправкам к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е к пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы на основе переданной информации в консультации с Хорватией, ДК и СК.

## **VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 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.3/2019/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/1 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2

44. SC.3/WP.3 рассмотрела и в предварительном порядке одобрила проекты поправок к Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), предложенные Группой экспертов по ЕПСВВП на ее тридцатом и тридцать первом совещаниях, которые состоялись 18 июня 2019 года и 5 ноября 2019 года (ECE/TRANS/SC.3/2019/8 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/1). Секретариату было предложено передать эти поправки SC.3 для окончательного принятия.

45. Рабочая группа отметила, что с поправкой 3 к пересмотру 5 ЕПСВВП, которая была одобрена SC.3 на шестьдесят третьей сессии, можно ознакомиться на веб-сайте SC.3.

46. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата, дополненную Российской Федерацией, об итогах тридцать второго совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, проведенного 11 февраля 2020 года параллельно с пятьдесят шестой сессией SC.3/WP.3. Повестка дня совещания включала: а) предложения о поправках к статьям 1.10, 1.11 и 9.02; б) обновление приложения 9 на основе нового образца журнала учета отработанных масел, включенного в приложение 2 к Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП); в) предложение о поправке к статье 10.06 и проект нового приложения 12 «Образец журнала учета сточных вод» с целью предотвращения незаконного сброса хозяйственно-бытовых сточных вод и отходов бортовых установок для обработки сточных вод; г) предложение о поправке к приложению 3; д) предложение о поправке к статье 4.07; е) сопоставление обновленного сводного варианта Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР) и ЕПСВВП; ж) применение трехтонального звукового сигнала судами, плавающими по радиолокатору в условиях ограниченной видимости, и частота звуковых сигналов согласно предписаниям ЕПСВВП и з) проект «дорожной карты» для шестого

пересмотра ЕПСВВП. Секретариату было поручено подготовить подробный доклад в качестве рабочего документа для пятьдесят седьмой сессии SC.3/WP.3.

47. Российская Федерация представила подробные разъяснения по предлагаемым поправкам к статье 4.07, которые призваны обеспечить учет современных технологий и согласование текста с ПППР.

48. Затем последовало обсуждение применения трехтонального звукового сигнала судами, плавающими по радиолокатору в условиях ограниченной видимости, и частоты звуковых сигналов. Участие в обсуждении приняли Российская Федерация, Румыния, ДК и секретариат. ДК поддержала предложение об исключении положения о трехтональном сигнале из будущих пересмотренных вариантов ЕПСВВП. Рабочая группа приняла к сведению рекомендацию Группы экспертов по ЕПСВВП рассмотреть возможность исключения трехтонального сигнала из ЕПСВВП в качестве устаревшего положения и просила секретариат подготовить – в консультации с ДК и СК – рабочий документ для ее следующей сессии.

49. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2 с сопоставлением ЕПСВВП и ПППР. Румыния отметила, что различия между правилами судоходства, применяемыми в Европе, должны быть сведены к минимуму, поскольку это имеет важнейшее значение для безопасности судоходства.

50. SC.3/WP.3 одобрила «дорожную карту» для шестого пересмотра ЕПСВВП, предложенную Группой экспертов по ЕПСВВП, с тем чтобы пересмотренный документ был принят SC.3 в 2021 году.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 и Amend.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3 и  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/4

51. Рабочая группа приняла к сведению, что с поправкой № 1 к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61, принятой SC.3, можно ознакомиться на веб-странице SC.3.

52. Беларусь проинформировала участников сессии об обновленной классификации национальных водных путей и предложениях по поправкам к приложению к добавлению 1 к резолюции № 61 «Перечень европейских внутренних водных путей, географически разделенных на зоны 1, 2 и 3», представленной в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/4. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила это предложение и поручила секретариату передать его SC.3 для окончательного принятия.

53. Рабочая группа рассмотрела проект новой главы о специальных положениях, касающихся электрических двигательных установок, и другие предложения по поправкам к приложению к резолюции № 61, содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3.

54. Румыния подчеркнула необходимость согласования приложения к резолюции № 61 с Европейским стандартом, устанавливающим технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТЦВП), и предложила включить положения о системе управления в рулевой рубке, содержащиеся в статье 11.05 ЕС-ТТЦВП, в проект новой главы XX «Специальные положения, применимые к электрическим двигательным установкам» в приложении к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3.

55. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила предложения по поправкам, содержащиеся в разделах I и III части А документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3, и поручила секретариату в консультации с Румынией и другими заинтересованными

государствами-членами завершить подготовку предложения по поправкам, содержащегося в разделе II части А, к ее пятьдесят седьмой сессии.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1, TRANS/SC.3/150, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3 и неофициальные документы № 5 и 6 SC.3/WP.3 (2020 год)

56. Рабочая группа приняла к сведению предложение секретариата о введении совместно согласованной системы условных обозначений видов отходов, образующихся в ходе эксплуатации судов; в качестве примера была продемонстрирована система, разработанная в рамках проекта ВАНДА и применяемая на Дунае (неофициальный документ № 5 SC.3/WP.3 (2020 год)).

57. Рабочая группа принципиально одобрила это предложение, поскольку система условных обозначений могла бы сделать приложения более информативными и позволила бы наглядно отображать эту информацию на карте европейских внутренних водных путей. Бельгия и Румыния подчеркнули, что эта система должна быть согласована с другими международными режимами управления отходами на внутренних водных путях, в частности с КОВВП. Секретариату было предложено связаться с секретариатом КОВВП и другими ключевыми заинтересованными сторонами и подготовить предложение для пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы.

58. Рабочая группа приняла к сведению информацию о приемных сооружениях для сбора отходов с судов, переданную Хорватией (неофициальный документ № 6 SC.3/WP.3 (2020 год)), и предложила другим странам направить в секретариат обновленную информацию о приемных сооружениях к следующей сессии.

### **VIII. Требования к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы (пункт 7 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/210, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18

59. Рабочая группа приняла к сведению информацию Румынии о нынешней деятельности Временной рабочей группы по техническим требованиям к пассажирским судам (КЕСНИ/ТТ/ПСЖ) Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). К секретариату была обращена просьба информировать SC.3/WP.3 о ходе дальнейшей деятельности.

60. SC.3/WP.3 приняла к сведению выводы состоявшегося на шестьдесят третьей сессии SC.3 дискуссионного форума по существующим системам управления движением речных судов для однодневных экскурсий и туристских судов в европейских городах, дополненные Российской Федерацией: а) в различных странах движение туристских судов по водным путям в городских районах регулируется многочисленными правилами и положениями; б) в некоторых регионах одновременно применяются правила судоходства на морских и внутренних водных путях; в) в случае судов упомянутого типа правила для «обычных» судов могут быть чрезмерными и требовать отступлений; г) в портах и на причальных сооружениях применяются различные принципы управления; е) первоочередной задачей является обеспечение высокого качества обслуживания пассажиров; и ф) для получения дополнительной информации необходимо обменяться передовым опытом. Секретариат проинформировал Рабочую группу о заинтересованности Фламандской федерации пассажирского судоходства (ФФПС) в этой деятельности и просил секретариат пригласить представителей ФФПС к участию в пятьдесят седьмой сессии.

61. Председатель подвел итоги обсуждений. SC.3/WP.3 поручила секретариату включить этот пункт в повестку дня пятьдесят седьмой сессии.

62. Секретариат проинформировал SC.3/WP.3 о конференции «Конвенция по внутреннему судоходству», которая будет проведена Итальянской ассоциацией судостроителей (АТЕНА) 13 марта 2020 года в Сарнико (Италия), и от имени АТЕНА предложил делегатам принять в ней участие.

## IX. Перевозки «река–море» в Европе (пункт 8 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/6 и неофициальные документы № 2, 7, 9 и 10 SC.3/WP.3 (2020 год)

63. В соответствии с решением пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 17) Рабочая группа в первой половине дня 13 февраля провела обсуждения «за круглым столом» по вопросам перевозок «река–море» в Европе. Обсуждение открыл координатор г-н В. Хебенстрейт (ЕСРПТ). Основным документом стал тематический доклад «Перевозки "река–море" в Европе», который был подготовлен ЦКСР в партнерстве с Европейской комиссией, ЕСРПТ, Комитетом Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) по перевозкам «река–море», ДК, Европейской организацией судоводителей (ЕОС) и Международной ассоциацией, представляющей взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра судов внутреннего плавания в Европе (ИВР). Доклад был опубликован в январе 2020 года на веб-сайте<sup>8</sup> ЦКСР на английском, немецком, нидерландском и французском языках (см. неофициальный документ № 10 SC.3/WP.3 (2020 год)) и был представлен на сессии. Основными докладчиками были г-н Н. Кридель и г-жа Л. Ру (ЦКСР), г-н А. Егоров (Морское инженерное бюро), г-н К. Солдатов (Российская Федерация), г-н И. Гладких (Украина), г-жа Е. Лаврентьева (Российская Федерация) и координатор. Все тексты выступлений см. по адресу [www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2020.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2020.html), вкладка «Presentations».

64. Г-н Кридель и г-жа Ру выступили с сообщением по основным выводам доклада ЦКСР. Данные о грузовых перевозках «река–море» анализировались по отдельности для двух случаев: а) морских судов, плавающих по внутренним водным путям, и б) судов внутреннего плавания, выходящих в море. Эти данные охватывают страны как внутри, так и за пределами Европейского союза: Бельгию, Германию, Нидерланды, Российскую Федерацию, Румынию, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Украину, Финляндию, Францию и Швецию. Наибольшие объемы перевозок зарегистрированы в следующих странах (в порядке убывания): морскими судами – Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Российская Федерация, по внутренним водным путям – Нидерланды, Бельгия, Германия и Российская Федерация. Далее докладчики представили результаты странового анализа, включая данные о структуре перевозок и флота, основных видах товаров, торговых партнерах, основных водных путях, маршрутах «река–море» и портах погрузки и разгрузки, а также выводы об эволюции и рыночном потенциале и прогнозы для данного вида транспорта. Выступающие пришли к выводу о том, что развитие сотрудничества с предприятиями, осуществляющими перевозки «река–море», статистическими учреждениями и другими ключевыми участниками, и согласование подхода в плане терминологии и сбора статистических данных будут способствовать этой деятельности.

65. В своем выступлении г-н Егоров проанализировал состояние перевозок «река–море» в странах постсоветского пространства. Торговый флот «река–море» плавания в основном состоит из сухогрузных и комбинированных судов, нефтеналивных танкеров и морских судов дедвейтом до 8 000 т (каботажные суда), которые предназначаются для перевозок «река–море» и эксплуатируются в ограниченных морских акваториях. Он охарактеризовал основные маршруты перевозок «река–море», и порты, в которых эксплуатируется флот, объемы перевозок и структуру перевозимых грузов. Далее он остановился на следующих вопросах: а) оптимальные параметры

<sup>8</sup> <https://inland-navigation-market.org/?lang=en#nav-rapport-thematique> (перевод на русский язык, сделанный ЕЭК ООН, приведен в неофициальном документе № 2 SC.3/WP.3 (2020 год)).

судов с точки зрения их габаритов и грузоподъемности; б) высоко востребованные типы и классы судов типа «река–море», прежде всего тип «Волго–Дон макс»; с) существующие типы и классы судов; d) списание и утилизация судов и e) тенденции и прогноз в отношении состава флота на период до 2030 года на основе исследований Морского инженерного бюро. В продолжение выступления докладчик представил краткое описание грузовых судов «река–море» плавания, построенных в 2000–2019 годах, и различные примеры серий судов нового поколения, спроектированных Морским инженерным бюро. Они включают танкеры и баржи для перевозки нефти и нефтепродуктов, комбинированные суда-площадки/танкеры для перевозки сухих грузов и нефтепродуктов, суда для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов и зерна, толкачи-буксиры, а также недавно спущенные на воду линии круизных пассажирских судов. Среди новых концепций и нововведений были упомянуты: «сверхполный» корпус, удлиненные трюмы (более 30 м) и использование сжиженного природного газа в качестве топлива. В заключение он рассказал об основных проблемах и перспективах развития флота «река–море» плавания.

66. Затем с сообщением о судах смешанного плавания на внутренних водных путях России и в прибрежных районах выступил г-н Солдатов. Он показал зоны эксплуатации, включая северо-западный район и восточный сектор Арктического бассейна, а также описал типы судов «река–море» плавания, построенных в соответствии с правилами Российского речного регистра. В настоящее время на классификационном учете в Российском речном регистре состоят 595 судов класса «М-СП», 853 судна класса «М-ПР» и 346 судов класса «О-ПР»<sup>9</sup>. Далее докладчик представил обзор серий судов, вновь построенных или строящихся на российских верфях на класс Российского речного регистра за последние десять лет. В качестве примеров были названы: а) толкаемый баржебуксирный состав для перевозки навалочных насыпных грузов (проекты 81 и 82); б) комбинированное судно-площадка/танкер для перевозки нефтепродуктов и сухих навалочных грузов (проект РСТ 54); с) танкеры-химовозы (проекты РСТ 25 и РСТ 27) и d) универсальные сухогрузные суда типа «Волго–Дон макс» (проект РСД 44 и РСД 59).

67. Г-н Гладких представил перечень судоходных внутренних водных путей Украины и проектные размеры маршрутов, соединяющих их с морскими акваториями: канала Дунай – Черное море и Бугско-Днепровско-лиманского канала. Вся сеть внутренних водных путей уже охвачена РИС, и ведутся работы по обеспечению радиосвязи на водном пути Е 40 до границы с Беларусью к 2021 году. В 2019 году общее количество судозаходов по маршрутам «река–море» достигло 3 394, а общий объем перевезенных грузов составил 5 763,6 тыс. т, в том числе: зерна – 3 323,6 тыс. т, металлопродукции – 1 529,2 тыс. т, нефтепродуктов – 37,24 тыс. т, строительных материалов и других товаров – 873,6 тыс. тонн. Более подробные сведения о грузовых перевозках можно найти в национальной базе данных РИС. В дальнейшем планируется строительство судов «река–море» плавания. В заключение он проинформировал участников сессии об обучении и подготовке экипажей Одесской морской академией и упомянул о проблемах, связанных с применением морских квалификационных свидетельств на внутренних водных путях.

68. Презентация г-жи Лаврентьевой была посвящена стандартам образования и подготовки экипажей судов «река–море» плавания в Российской Федерации. Общее количество судов «река–море» плавания, стоящих на учете в Российском морском регистре судоходства и Российском речном регистре, превышает 2 500 единиц, и планируется построить еще порядка 500 судов. Перевозки «река–море» отражаются в общем объеме грузоперевозок внутренним водным транспортом; трансграничные перевозки выполняются только судами «река–море» плавания и составляют 27% от общего объема перевозок. Далее докладчик подчеркнула необходимость в современной системе профессиональных компетенций экипажей и рассказала о структуре экипажей судов «река–море» плавания и квалификационных требованиях к членам экипажей этих судов, которые имеют свои особенности в связи с

<sup>9</sup> *Примечание секретариата:* принципы классификации и классы судов «река–море» плавания см. в Правилах Российского речного регистра по адресу [www.rivreg.ru](http://www.rivreg.ru).

необходимостью работы как на внутренних водных путях, так и на морских участках, в том числе в международных рейсах. Таким образом, система подготовки обеспечивает учет международных и национальных нормативов и охватывает обе системы дипломирования. Она рассказала о системе квалификаций, стандартах обучения и системе дипломирования экипажей судов «река–море» плавания.

69. В заключение модератор выступил с сообщением о будущем перевозок «река–море» в Европе, деятельности ЕСРПТ и стратегии развития этих перевозок. Он резюмировал основные тезисы докладов и упомянул рабочее совещание по вопросам перевозок «река–море», состоявшееся 11 сентября 2019 года в Дуйсбурге (Германия)<sup>10</sup>, в качестве важной вехи в подготовке доклада ЦКСР. Далее он отметил обзор преимуществ и уязвимостей этого вида перевозок, подготовленный Комитетом ЕСРС по перевозкам «река–море» в виде анализа сил и средств, слабых мест, возможностей и угроз, который может служить отправной точкой для дальнейшей деятельности по укреплению позиций перевозок «река–море» в судоходном секторе и производственно-сбытовых цепочках, а также упомянул о других проблемах, требующих решения. Ключевыми документами и мероприятиями ЕСРПТ и его партнеров для достижения этих целей являются: а) «Стратегия ЕСРПТ на период после 2020 года»; б) документ с изложением позиции Комитета ЕСРС по перевозкам «река–море» в отношении развития европейского рынка перевозок «река–море» и каботажных перевозок (неофициальный документ № 9 SC.3/WP.3 (2020 год)); в) программный документ проекта ЭММА «Укрепление потенциала внутреннего судоходства и перевозок "река–море" в Европе и регионе Балтийского моря»<sup>11</sup>; г) сотрудничество в рамках Европейской платформы для внутреннего водного транспорта; е) национальные стратегические документы, такие как стратегия развития внутреннего водного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года; и ф) программы развития флота «река–море».

70. Основными темами для обсуждения стали:

- нынешнее состояние и роль перевозок «река–море» в национальных и международных перевозках;
- технические стандарты и нормативная база для перевозок «река–море»;
- проблемы и вызовы для флота «река–море» плавания;
- экологизация флота;
- наличие статистики перевозок «река–море» и пути ее совершенствования;
- профессиональная подготовка;
- пути содействия развитию этого вида перевозок.

71. Рабочая группа отметила, что в дополнение к достоинствам, присущим водному транспорту в целом, перевозки «река–море» являются выгодными благодаря отсутствию потребности в перевалке в морских портах, экономии времени и затрат, а также более высокому качеству перевозки.

72. SC.3/WP.3 заключила, что в настоящее время вызовами для этого вида транспорта являются:

- отсутствие согласованной терминологии и различные методики для определения перевозок «река–море» на национальном уровне;
- отсутствие централизованного предоставления данных; данные в основном поступают непосредственно от национальных статистических управлений, других национальных источников статистических данных и заинтересованных сторон;

<sup>10</sup> Материалы рабочего совещания доступны на сайте ЦКСР по адресу [www.ccr-zkr.org/13020153-en.html](http://www.ccr-zkr.org/13020153-en.html).

<sup>11</sup> Имеется в наличии под условным обозначением ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25.

- различные методики сбора данных, используемые в базах данных по перевозкам морским и внутренним водным транспортом;
- отсутствие необходимой информации о наличии, состоянии и развитии флота «река–море» плавания в государствах-членах;
- отсутствие согласованных требований к судам внутреннего плавания, выходящим в море;
- «моральное» и физическое старение судов;
- разнообразие географических и навигационных условий судоходства «река–море» в европейских странах и последствия изменения климата;
- существующие узкие места на внутренних водных путях для данного типа судов и низкие уровни воды;
- конкуренция с другими видами транспорта, в частности с железнодорожным транспортом;
- потребность в специальных образовательных и учебных программах для членов экипажей судов этого типа в некоторых странах.

73. Было отмечено, что перспективы развития перевозок «река–море» включают следующее:

- строительство наиболее экономичных типов судов;
- экологизация флота, строительство судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ, и необходимая береговая инфраструктура, обмен передовым опытом использования альтернативных видов топлива;
- строительство толкачей-буксиров типа «река–море», барж для работы на рейдовых перегрузочных комплексах;
- развитие круизных перевозок «река–море» и строительство круизных пассажирских судов «река–море» плавания, которые могут эксплуатироваться как на «основных» речных, так и на морских маршрутах.

74. SC.3/WP.3 отметила важность представленного доклада в качестве первичного обзора сектора перевозок «река–море», высоко оценила работу, проделанную ЦКСР в сотрудничестве с партнерами, и подчеркнула целесообразность продолжения этой деятельности с целью подготовки обновленного доклада через два или три года, с тем чтобы охватить весь регион ЕЭК. Координатор поблагодарил секретариат за подготовку перевода доклада на русский язык (неофициальный документ № 2 SC.3/WP.3 (2020 год)).

75. Затем последовали вопросы и состоялось обсуждение. В нем приняли участие Румыния, Российская Федерация и ЕСРПТ. Румыния подчеркнула важность разработки согласованных предписаний для судов «река–море» плавания на международном уровне. Российская Федерация упомянула о работе, уже проделанной ЕЭК, и предложила продолжать ее также в рамках ЕЭК.

76. SC.3/WP.3 подчеркнула необходимость согласования статистических данных по этому виду перевозок и предложила WP.6 рассмотреть пути совершенствования сбора статистических данных по перевозкам «река–море».

77. Координатор поблагодарил докладчиков за их вклад в обсуждение «за круглым столом» и подчеркнул необходимость объединения усилий государств-членов и других ключевых заинтересованных сторон в деле согласования нормативно-правовой базы для перевозок «река–море».

## **Х. Содействие развитию речных информационных служб, а также других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня)**

### **А. 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/WP.3/2020/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/8 и неофициальный документ № 14 SC.3/WP.3 (2019 год)

78. Рабочая группа приняла к сведению сообщение Председателя Международной группы экспертов по обнаружению и отслеживанию судов (VTT) г-на С. Бобера об изменениях, внесенных в приложение к резолюции № 63, и планируемом дальнейшем обновлении стандарта VTT. Он упомянул об обновленном издании Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях, опубликованного в Имплементационном регламенте Комиссии (ЕС) 2019/838 от 20 февраля 2019 года, который вступит в силу 13 июня 2020 года, и о его воздействии на соответствующие документы ЦКСР, КЕСНИ, Европейского союза и ЕЭК. Выступающий далее остановился на подходе, использованном в процессе пересмотра, изменениях, внесенных в стандарт, и последующих шагах, которые необходимо предпринять.

79. После этого состоялось обсуждение. Российская Федерация подчеркнула важность пересмотренного стандарта и представила подробные замечания по документам ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/8:

- а) в приложении к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7:
- пункт 1.1, исключить третий абзац;
  - пункт 1.4, сократить или исключить перечень сведений, которые должны предоставлять системы VTT;
  - пункты 2.2.2 и 2.3.1.2, заменить указанные интервалы обмена динамической информацией о судне ссылками на таблицу 3.1;
  - пункт 3.3.7, исключить последний абзац;

б) в приложении II к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/8 добавить пункт, касающийся визуализации СНО АИС на электронных навигационных картах, и ссылку на приложение к резолюции № 48.

80. Председатель Международной группы экспертов по VTT прокомментировал это предложение: в частности, он упомянул о важности вопроса кибербезопасности, в связи с чем в стандарт можно было бы включить ссылки на документы и стандарты ЕЭК и других международных органов по безопасности информационных систем. Рабочая группа предложила Российской Федерации, Председателю Группы экспертов и другим заинтересованным сторонам завершить подготовку проекта к ее пятьдесят седьмой сессии.

81. Украина предложила добавить положения о правовой базе для виртуальных СНО АИС. SC.3/WP.3 постановила включить этот вопрос в повестку дня своей пятьдесят седьмой сессии и, возможно, рассмотреть его в связи с автоматизированным судоходством.

82. Рабочая группа в предварительном порядке утвердила другие изменения, внесенные в приложение к резолюции № 63, и поблагодарила Председателя Международной группы экспертов по VTT за отличную работу. Секретариату было предложено завершить работу над новыми добавлениями к пересмотренному

приложению к резолюции № 63 для обсуждения на пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы с целью их последующего принятия SC.3.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/198, неофициальный документ № 5 SC.3 (2019 год)

83. Рабочая группа решила приступить к пересмотру приложения к резолюции № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» и поручила секретариату подготовить предложение для пятьдесят седьмой сессии.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1

84. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о том, что четвертый пересмотренный вариант резолюции № 48 «Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства» (ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4) и пересмотренная резолюция № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве» (ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1) размещены на веб-странице SC.3.

85. Рабочая группа просила секретариат прояснить нынешнюю ситуацию с принятием Европейской комиссией Руководящих принципов для речных информационных служб Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) и рассмотреть вопрос о том, чтобы, возможно, приступить к пересмотру резолюции № 57 в 2021 году. Работу по обновлению можно было бы начать на пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3.

## **Д. Конференция информационных служб Дуная**

86. Украина представила информацию об итогах Конференции информационных служб Дуная (ДИСК'19), проводившейся 17 и 18 декабря 2019 года в Тимишоаре (Румыния), о ходе развития РИС на национальных водных путях и существующих трудностях для развития РИС в Дунайском регионе. Доклады конференции см. по адресу <http://gisforumdanube.org/disc19>.

## **XI. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/184, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, 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 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/13, неофициальный документ № 8/Rev.1 SC.3/WP.3 (2020 год)

87. Рабочая группа приняла к сведению сообщение Украины, посвященное инновационному методу дистанционной подготовки судовых операторов с использованием тренажеров, в которых реализован принцип игрового бизнес-моделирования. Этот метод позволяет управлять судном в онлайн-режиме на главном тренажере, расположенном на инструкторской станции в учебном центре, с использованием существующей информации о планировании маршрута,

поступающей от центра РИС, и корректировкой движения судна. На главном тренажере могут одновременно работать несколько пользователей; при этом предусмотрена возможность прямого взаимодействия между ними в режиме реального времени и варьирования сложности задач. Помимо навигационных задач, также обеспечивается охват таких вопросов, как фрахтование судов, грузовые операции, страхование, инспекции портовыми государствами, управление безопасностью, подбор экипажей и другие задачи, что может использоваться для повышения квалификации операторов РИС. Такой подход позволяет учитывать пересекающиеся интересы сторон в различных областях судоходства. Учебный модуль был успешно опробован в Одесской морской академии, и его применение будет совершенствоваться в дальнейшем. Отвечая на вопрос Российской Федерации о целевой аудитории, докладчик отметил, что игровое моделирование предназначено в первую очередь для студентов, однако его охват может быть расширен.

88. Рабочая группа провела обмен мнениями по вопросу о применимости стандартов компетентности, содержащихся в Европейском стандарте для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС–КВС), в странах, не входящих в состав КЕСНИ, на основе документов ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/9–ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/13 в связи с пересмотром резолюции № 31. Румыния, Российская Федерация и Украина приняли участие в обсуждении и поддержали необходимость обновления резолюции № 31. Румыния подчеркнула важность ее согласования с ЕС–КВС, что позволит повысить мобильность экипажей во всей Европе. Российская Федерация и Украина прокомментировали: а) согласование резолюции с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты и б) необходимость установления стандартов компетентности операторов РИС и предложили рассмотреть вопрос о путях организации работы по пересмотру резолюции № 31. Им было предложено представить подробные предложения для подготовки рабочего документа, который будет рассмотрен на пятьдесят седьмой сессии Рабочей группы.

89. Председатель проинформировал участников сессии о вступлении в силу делегированной директивы Комиссии (ЕС) 2020/12 от 2 августа 2019 года, дополняющей директиву (ЕС) 2017/2397 Европейского парламента и Совета о стандартах в отношении компетенций и соответствующих знаний и навыков, практических экзаменов, утверждения тренажеров и пригодности по состоянию здоровья (неофициальный документ № 8/Rev.1 SC.3/WP.3 (2020 год)).

90. Рабочая группа приняла к сведению информацию ДК о текущей работе над профессиональными требованиями для плавания по Дунаю, включая: а) результаты оценки соответствия Рекомендаций ДК об удостоверениях судоводителей директиве Совета 96/50/ЕС; б) применимость этой директивы в странах ДК, не входящих в Европейский союз; в) сбор информации от государств – членов ДК о подготовке судовых операторов и д) последующие шаги. Украина представила дополнительную информацию.

91. Рабочая группа предложила странам и другим заинтересованным сторонам представить предложения по пересмотру резолюции № 31 в отношении содержания, ключевых вопросов, которые надлежит рассмотреть, и соответствующих сроков.

92. SC.3/WP.3 просила секретариат продолжить работу над предложениями по пересмотру резолюции № 31 и охватить также стандарты в отношении пригодности по состоянию здоровья.

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

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 и Amend.1–2

93. Рабочая группа поддержала предложение секретариата о подготовке сводного варианта резолюции № 40 и его размещении на веб-странице SC.3.

94. Секретариат проинформировал Рабочую группу о новых записях в онлайн-базе образцов Международного удостоверения на право управления прогулочным судном. SC.3/WP.3 поддержала предложение Неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию о приведении этой базы данных в соответствие с перечнем стран, применяющих резолюцию № 40, и просила секретариат продолжить эту работу.

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

95. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата об итогах пятого совещания Неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию, проводившегося 10 и 11 февраля 2020 года в Женеве.

96. SC.3/WP.3 поддержала деятельность группы, связанную с составлением каталога вопросов для проверки знаний ЕПСВВП для судоводителей прогулочных судов, и подчеркнула важность этой работы. Украина поблагодарила группу, и в частности ЕАЛС, за работу над составлением каталога вопросов.

97. Рабочая группа предложила правительствам принять активное участие в деятельности Неофициальной рабочей группы и пригласила их на ее шестое совещание, которое предварительно запланировано на 5 и 6 октября 2020 года и приурочено к шестьдесят четвертой сессии SC.3.

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

98. SC.3/WP.3 решила, что темой ее следующей сессии будет «Экономика замкнутого цикла применительно к внутреннему водному транспорту».

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

### **А. Разработка общей базы данных и правовой основы для осмотра судов на общем болгаро-румынском участке Дуная с подключением к национальной речной информационной службе**

*Документ:* неофициальный документ № 3 SC.3/WP.3 (2020 год)

99. Рабочая группа приняла к сведению сообщение Главного секретаря Исполнительного агентства «Морская администрация» Болгарии г-на П. Кирова о проекте разработки общей базы данных и правовой основы для осмотра судов на общем болгаро-румынском участке Дуная с подключением к национальной речной информационной службе (ДАНРиСС). Проект осуществлялся в рамках программы ИНТЕРРЕГ с мая 2017 года по январь 2020 года при участии Морской администрации Болгарии в качестве ведущего партнера и Румынской морской администрации и был направлен на укрепление координации между этими двумя учреждениями в рамках речного надзора. Выступающий затронул выявленные проблемы и подробно рассказал об основных мероприятиях и достижениях проекта. Его основными результатами

стали: а) соглашение об осмотре судов внутреннего плавания на общем болгаро-румынском участке реки Дунай, открытое для других дунайских государств; б) конкретные правила судоходства на общем болгаро-румынском участке Дуная; в) комплексная система осмотра судов и д) методология оценки рисков при проведении инспекций в рамках речного надзора.

100. Затем последовали вопросы и состоялось обсуждение по: а) электронной системе сопровождения грузов; б) осмотру грузов; в) уменьшению административной нагрузки; д) воздействию на операторов судов и е) возможным последствиям для третьих стран и международных правил, применяемых на Дунае. В обсуждении приняли участие Румыния, Российская Федерация, Украина и ДК. Украина проявила интерес к результатам проекта. Выступающий представил дополнительную информацию и отметил, что соглашение направлено на обеспечение большей согласованности режимов осмотра судов и не затрагивает международные соглашения, применяемые на Дунае; оно открыто для других дунайских стран. Российская Федерация предложила подробно рассмотреть этот вопрос на уровне ДК, поскольку он может иметь последствия для других государств – членов ДК. ДК положительно отметила результаты этого проекта. Болгария согласилась с предложением ДК представить подробную информацию к следующему совещанию Рабочей группы ДК по техническим вопросам; эта информация будет также представлена Европейской Комиссии и КЕСНИ с целью возможного распространения результатов проекта на другие европейские водные пути.

101. От имени SC.3/WP.3 Председатель поблагодарил г-на Кирова за выступление и дополнительную информацию.

## **В. Вопросники по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры для внутренних водных путей и портов**

102. Рабочая группа приняла к сведению сообщение и дополнительную информацию секретариата о доработке вопросников по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры для внутренних водных путей и портов Группой экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) и об итогах десятого совещания Группы экспертов, состоявшегося 30 и 31 января 2020 года.

103. SC.3/WP.3 обсудила проекты вопросников и с целью их окончательной доработки просила государства-члены представить дополнительные замечания к 15 марта 2020 года. Секретариату было поручено разместить проекты на веб-странице SC.3, с тем чтобы эксперты могли ознакомиться с ними.

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

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

---