


**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 восьмая сессия**

Женева, 17–19 февраля 2021 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	6–7	3
III. Итоги шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 2 повестки дня) .....	8	4
IV. Рабочее совещание на тему «Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта» (пункт 3 повестки дня) .....	9–34	4
V. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 4 повестки дня) .....	35–42	10
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения .....	35–37	10
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга») .....	38–42	11
VI. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 5 повестки дня) .....	43–63	12
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24) .....	43–50	12
B. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61) .....	51–56	13



C.	Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21) .....	57–60	14
D.	Модернизация и экологизация судов внутреннего плавания в Европе .....	61–63	15
VII.	Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 6 повестки дня) .....	64–68	16
A.	Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (приложение к пересмотренной резолюции № 57) .....	64–65	16
B.	Положение дел с другими резолюциями Европейской экономической комиссии, имеющими отношение к речным информационным службам .....	66	17
C.	Прочая деятельность, направленная на содействие развитию речных информационных служб в Европе .....	67–68	17
VIII.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня) .....	69–71	17
IX.	Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 8 повестки дня) .....	72–73	18
X.	Статистика внутреннего водного транспорта (пункт 9 повестки дня) .....	74–75	18
XI.	Цифровизация документов, сопровождающих грузы, которые перевозятся по внутренним водным путям (пункт 10 повестки дня) .....	76–78	18
XII.	Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня) .....	79–80	19
XIII.	Главная тема для обсуждения на пятьдесят девятой сессии Рабочей группы (пункт 12 повестки дня) .....	81–82	19
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня) .....	83–84	19
A.	Предстоящее совещание по проекту «Смешанной группы внешних экспертов по окружающей среде и транспорту» (октябрь–ноябрь 2021 года, Украина) .....	83	19
B.	Выражение признательности г-ну В. Хаупту .....	84	20
XV.	Утверждение доклада (пункт 14 повестки дня) .....	85–86	20

## I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (Рабочая группа или SC.3/WP.3) провела свою пятьдесят восьмую сессию 17–19 февраля 2021 года в Женеве. Эта сессия проходила в гибридном формате как с очным участием делегатов во Дворце Наций в Женеве, так и с их виртуальным участием через платформу «Interprefy», с синхронным переводом на английский, русский и французский языки.
2. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Украины, Хорватии и Швейцарии.
3. На сессии были представлены Европейский союз, а также 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). На сессии присутствовали делегации БИМКО, Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМО), организации «Экология — Право — Человек» (ЭПЧ), Европейского союза речного судоходства (ЕСРС), Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Европейской федерации транспортников (ЕФТ), Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) и ЮНКТАД. По приглашению секретариата на сессии присутствовали делегации Европейского центра среднесрочного прогнозирования погоды (ЕЦСПП), Федерального института гидрологии (Германия), Франкфуртского зоологического общества, Ассоциации свободного плавания, Международной экологической ассоциации хранителей рек «Эко-ТИРАС», Сети для обменов в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), Морской академии Харлингена, Национального экологического центра Украины, Словенского агентства по окружающей среде, Союза развития Моравско-Силезского региона и Верхнесилезского агентства по предпринимательству и развитию.
4. Сессию открыл начальник Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори. Он приветствовал участников и пожелал им успешной работы.
5. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, пп. 45 и 46), г-н И. Игнатов (Болгария) выполнял функции Председателя пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы, а г-н А. Афанасьев (Беларусь) — заместителя Председателя.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/115,  
неофициальный документ № 1 SC.3/WP.3 (2021 год)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с учетом следующих изменений, согласованных на сессии: пункт 13 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен подпунктами: а) «Предстоящее совещание по проекту “Смешанной группы внешних экспертов по окружающей среде и транспорту” (октябрь–ноябрь 2021 года, Украина)» и б) «Выражение признательности г-ну В. Хаупту». Повестка дня была дополнена неофициальным документом № 1 SC.3/WP.3 (2021 год) для учета неофициальных документов №№ 2–9 SC.3/WP.3.
7. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, следует отразить только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии.

### **III. Итоги шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 2 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/213

8. Рабочая группа отметила основные решения, принятые Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) на ее шестьдесят четвертой сессии (7–9 октября 2020 года). Речь идет о следующем: а) поправках к Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга») и Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (резолюция № 49); б) поправке № 4 к пятому пересмотренному варианту Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП); в) поправке № 2 к «Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (второй пересмотренный вариант резолюции № 61); г) пересмотренном перечне приемных сооружений для сбора отходов, образующихся на борту судов; д) пересмотренном Международном стандарте для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (приложение к второму пересмотренному варианту резолюции № 63); и е) пересмотренном Международном стандарте для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (приложение к пересмотренной резолюции № 79).

### **IV. Рабочее совещание на тему «Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта» (пункт 3 повестки дня)**

*Документы:* неофициальные документы №№ 2 и 9 SC.3/WP.3 (2021 год)

9. Во исполнение решения, принятого Рабочей группой на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, п. 44), 17 февраля 2021 года было проведено рабочее совещание на тему «Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта». Цель этого рабочего совещания заключалась в том, чтобы: а) осветить последствия изменения климата и связанных с ним явлений для европейских водных путей, портов и работы судов внутреннего плавания; б) рассмотреть источники данных и методы климатических прогнозов; в) обменяться опытом в области методологий, действий, мер и стратегий, связанных с оценкой рисков и направленных на преодоление последствий изменения климата для внутреннего судоходства; г) обменяться информацией об оптимальной практике работы в этой области; а также е) рассмотреть действия, которые могли бы быть предприняты SC.3 для оказания помощи странам в решении этих проблем.

10. Основными докладчиками были: г-н Л. Выровский, Отдел устойчивого транспорта (Европейская экономическая комиссия (ЕЭК)); г-жа С. Вермот (ЕЦСПП); г-н Н. Кридель (ЦКСР); г-н Э. Нильсон (Федеральный институт гидрологии (Германия)); г-н И. Тромбицкий («Эко-ТИРАС»); г-жа Р. Асариотис (ЮНКТАД); г-жа Я. Брук (ПМАКС); и г-жа А. Сушник (Словенское агентство по окружающей среде).

11. Г-н Выровский, являющийся секретарем Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (WP.5/GE.3) ЕЭК, осветил основные выводы, сделанные этой Группой в связи с тенденциями в области изменения климата и их долгосрочными последствиями для различных видов внутреннего транспорта в регионе ЕЭК. В контексте внутренних водных путей анализ касался ситуации с низким речным стоком, обусловленным засушливыми периодами, и с наводнениями, вызываемыми атмосферными осадками.

Результаты были представлены на региональных картах в формате ГИС. В докладе, озаглавленном «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним»<sup>1</sup>, опубликованном в феврале 2020 года, определены дальнейшие задачи для WP.5/GE.3. Речь идет о следующем: а) повышении осведомленности и изучении потенциальных последствий изменения климата для транспортных сетей; б) разработке руководящих принципов учета вопросов, касающихся изменения климата, в процессах планирования и эксплуатации транспортного сектора; в) начале работы по проведению более всестороннего и полного анализа; и д) разработке базы данных с мерами по адаптации. 26 марта 2021 года состоится рабочее совещание, посвященное учету физических рисков, связанных с изменением климата, в процессах планирования и эксплуатации транспортного сектора.

12. Г-н Вермот выступил с сообщением, посвященным предоставлению надежных данных для поддержки устойчивости к изменению климата. Он подробно охарактеризовал задачи и услуги, предоставляемые Службой по контролю за изменением климата программы «Коперник» в рамках реализации практической программы наблюдения и мониторинга Земли «Коперник» Европейского союза; например, речь идет о: а) предоставлении достоверной информации о прежнем, нынешнем и будущем климате, а также о наборе средств, включая универсальное хранилище климатических данных; б) ежемесячном опубликовании прогнозов на шесть месяцев; в) оценках изменения климата и климатических прогнозах; д) ориентированных на пользователей секторальных рабочих процессах, приложениях и оценках по различным секторам; е) преобразовании данных климатических прогнозов в пригодную для использования информацию. В числе показателей, касающихся сектора водных путей, были упомянуты гидрологические данные о речном стоке, влажности почвы, водном эквиваленте снежного покрова и питании грунтовых вод. Далее г-н Вермот рассказал о тематическом исследовании, посвященном мониторингу и прогнозированию изменений речного стока на Рейне и их последствий для стоимости перевозок по внутренним водным путям, а также упомянул об основных выводах в перспективе на ближайшие десятилетия и на период после 2050 года. В результате этого тематического исследования, как и ожидалось, были выявлены растущее воздействие периодов низкого уровня воды на судоходство на Рейне и необходимость принятия мер по адаптации.

13. Затем выступил г-н Кридель с сообщением, посвященным анализу периодов низкого уровня воды на Рейне, их экономическим последствиям и возможным мерам по адаптации и смягчению их последствий. Обзор периодов критически низкого уровня воды на немецком участке Рейна за время, прошедшее после 1820 года, и их последствий для судоходства свидетельствует о следующем: а) снижении объемов перевозок по Рейну из-за маловодья; б) повышении уязвимости перевозок, а также в) повышении фрахтовых ставок и цен на перевозки. Период экстремально низкого уровня воды, зафиксированный во второй половине 2018 года, когда он находился ниже минимального значения в течение 107 дней, согласно оценкам, стал причиной спада промышленного производства Германии в размере 4,68 млрд евро, что соответствует 0,63 процента от общего объема промышленного производства Германии. Для борьбы с последствиями изменения климата ЦКСР организовала 26 ноября 2019 года в Бонне рабочее совещание, с тем чтобы представители администраций водных путей, портов, промышленных кругов, речных комиссий и другие ключевые стороны могли обменяться информацией о соответствующих мерах и решениях. Доклад об итогах этого рабочего совещания был опубликован в виде аналитического документа, озаглавленного «Действуй без промедления!»<sup>2</sup>, в котором приведена матричная таблица краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных мер в контексте инфраструктуры, судов и логистики, касающихся таких аспектов, как управление водными ресурсами, адаптация судов и оптимизация цепочек поставок.

<sup>1</sup> ECE/TRANS/283 ([https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-283e\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-283e_web.pdf)).

<sup>2</sup> С ним можно ознакомиться на следующем веб-сайте ЦКСР: [www.ccr-zkr.org/13020151-en.html](http://www.ccr-zkr.org/13020151-en.html).

14. Последовавшее за этим выступление г-на Нильсона было сосредоточено на результатах исследования воздействия климата на внутренний водный транспорт в Центральной Европе и их реализации. Докладчик отметил, что изменение климата негативно отразилось на функционировании внутреннего водного транспорта в контексте нескольких цепочек воздействия, обратив внимание на анализ климатических моделей будущих последствий для отрасли, связанных с низкой водой, высокой водой и наледью на водном пути Рейн — Майн — Дунай. Было установлено, что наиболее серьезные последствия наблюдаются при низкой воде. Далее он сообщил о правовых аспектах учета последствий изменения климата в рамках планирования. В плане действий «Низководный Рейн», принятом Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры Германии в 2019 году, предусмотрены меры по адаптации и нашли отражение аспекты информационных систем, перевозок и логистики, инфраструктуры и долгосрочных подходов. Некоторые из этих мер уже были приняты во внимание в контексте будущих краткосрочных и долгосрочных изменений гидрологических и гидрометеорологических граничных условий функционирования внутреннего водного транспорта; другие же меры пока обсуждаются.

15. Г-н Тромбицкий осветил основные аспекты и тенденции в области изменения климата и текущей экономической ситуации в регионе Днестра. В течение последних десятилетий Днестр находился под воздействием следующих факторов: а) повышение среднегодовых температур; б) увеличение частоты экстремальных погодных явлений, связанных, в частности, с засухой; в) высокая доля нерационального землепользования; г) ухудшение состояния притоков; д) негативное изменение характера стока с бассейна Днестра. Эти факторы, в дополнение к негативному воздействию на гидроморфологию реки, будут иметь более широкие социально-экономические и экологические последствия и для других секторов. Судходство сильно пострадало из-за ненадлежащего содержания фарватеров и промышленной добычи песка и гравия, так что движение барж и прогулочных судов возможно только на участке Днестра между Белгородом-Днестровским и Бендерами. Сценарии изменения климата, основывающиеся на прогнозировании осадков и влажности, свидетельствуют о существовании неблагоприятных тенденций для региона.

16. Г-жа Асариотис в своем выступлении затронула глобальные перспективы морского транспорта с точки зрения последствий изменчивости и изменения климата, а также деятельности ЮНКТАД. Она сообщила о прямых и косвенных последствиях изменения климата для морского транспорта с точки зрения его инфраструктуры, функционирования и предоставляемых услуг, подчеркнув стратегическое и экономическое значение повышения устойчивости к изменению климата и адаптации к нему портов и других ключевых элементов транспортной инфраструктуры. Анализ последствий экстремального повышения уровня моря и аномальной жары для морских портов, а также результаты реализации проекта ЮНКТАД по оценке последствий изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне свидетельствуют о том, что будут затронуты все мировые порты, причем негативное воздействие будет усиливаться по мере усиления потепления. Для оценки уровня готовности ЮНКТАД в 2017 году приступила к проведению Обследования портовой инфраструктуры в контексте воздействия изменения климата и адаптации к нему<sup>3</sup>, в результате которого была выявлена необходимость учета соображений, связанных с изменением климата, в процессе планирования. В заключение г-жа Асариотис изложила несколько ключевых тезисов, которые могли бы быть актуальными и для внутренних водных путей, в частности о необходимости раннего реагирования в контексте стратегий адаптации, требующего устойчивых правовых, нормативных и политических рамок, а также о сопутствующих преимуществах энергоэффективности, перехода к возобновляемым источникам энергии и декарбонизации.

17. Г-жа Брук начала свое выступление с описания задач и деятельности Технической рабочей группы 178 ПМАКС (РГ 178 ПМАКС) в соответствии с

<sup>3</sup> [https://unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2017d18\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2017d18_en.pdf).

инициативой по партнерству в контексте «Судоходства в условиях изменения климата». В плане действий, разработанном в рамках этой инициативы<sup>4</sup>, содержится настоятельный призыв к ключевым пользователям инфраструктуры водного транспорта сократить выбросы парниковых газов и принять срочные меры по адаптации к изменению климата. Докладчица затронула различные явления, связанные с изменением климата, и их последствия для внутренних водных путей, в том числе с точки зрения инфраструктуры, безопасности судоходства и сбоев в предпринимательской деятельности. Она остановилась на ключевых аспектах руководства по передовой практике, озаглавленного «Планирование мер по адаптации к изменению климата для портов и внутренних водных путей», которое было подготовлено РГ 178 ПМАКС и в котором изложен поэтапный подход к определению и оценке возможных мер по адаптации к изменению климата для инфраструктуры водного транспорта, а также содержится набор физических, социальных и институциональных мер. Кроме того, г-жа Брук подчеркнула важность мониторинга и эффективного управления данными для эффективной адаптации к изменению климата.

18. Г-жа Сушник в своем выступлении осветила принципы организации противодействия засухе в Дунайском регионе, отметив основные результаты реализации проектов мониторинга засухи и оценки рисков, в частности проекта «Риски засухи в Дунайском регионе» (DriDanube), осуществлявшегося в рамках Дунайской транснациональной программы ИНТЕРРЕГ Европейского союза<sup>5</sup>. Докладчица представила обзор тенденций в контексте годовой частотности засух в Европе за период с 1950 года и недавних изменений; прежде всего речь идет о нескольких последовательных годах засухи, причем 2020 год стал третьим годом подряд, характеризующимся необычайно засушливыми условиями во всей Европе. Проект DriDanube был сосредоточен в первую очередь на сельскохозяйственном секторе, хотя результаты его реализации применимы и к судоходству по Дунаю, которое также пострадало. Были указаны следующие основные результаты: а) создание интерактивного веб-инструмента Drought Watch, позволяющего осуществлять мониторинг засухи практически в режиме реального времени<sup>6</sup>; б) формирование информационной сети, позволяющей получать данные о засухах; в) разработка стратегии по борьбе с засухой на Дунае и подготовка стратегических рекомендаций. В заключение она остановилась на последствиях изменения климата для судоходства по Дунаю, подчеркнув необходимость принятия мер по адаптации.

19. Затем последовали вопросы о возможных мерах по адаптации для судов внутреннего плавания на Рейне и других европейских реках и о финансовой поддержке; в обсуждении приняли участие представители ЕСРПТ, ЦКСР, ЮНКТАД и Федерального института гидрологии. Представитель ЦКСР отметил, что сектору потребуются высокоточные прогнозы в качестве прочной основы для изменения действующих бизнес-моделей и модернизации судов, поскольку они могут иметь экономические последствия для внутреннего судоходства. Представитель ЮНКТАД сослался на планы работы по борьбе с изменением климата, в которых подчеркивается необходимость обеспечения устойчивости судов и других транспортных средств к изменению климата. Одним из примеров финансовой поддержки в Германии служат специальные финансовые программы Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры и Федерального министерства экономики и энергетики.

20. Представитель ЕСРПТ подчеркнул необходимость принятия в секторе адаптационных мер, упомянутых в сообщении ЦКСР, в контексте долгосрочных прогнозов экстремальных уровней воды в Европе, отметив проекты разработки гибридных танкеров и судов новой конструкции для будущей эксплуатации. Кроме того, представитель ЕСРПТ пригласил участников принять участие в цифровом рабочем совещании на тему «Экологизация внутреннего водного транспорта,

<sup>4</sup> <http://navclimate.pianc.org>.

<sup>5</sup> [www.interreg-danube.eu/dridanube](http://www.interreg-danube.eu/dridanube).

<sup>6</sup> [www.droughtwatch.eu](http://www.droughtwatch.eu).

каботажного судоходства и перевозок река — море», которое состоится 24 марта 2021 года (неофициальный документ № 9 SC.3/WP.3 (2021 год)).

21. Представитель ДК проинформировал участников о текущей работе, связанной с последствиями изменения климата для судоходства по Дунаю, которая проводится группами экспертов ДК по гидротехнике и техническим вопросам. Анализ воздействия глобального потепления и периодов низкой воды за последние 15 лет показал, что наиболее негативные последствия на Верхний и Нижний Дунай приходились на 2003, 2011, 2015 и особенно 2018 годы. Навигация была серьезно затруднена в летний период низкой воды, когда осадка на Верхнем и Среднем Дунае составляла менее двух метров. Полностью была остановлена навигация для толкаемых составов и пассажирских судов, и были также введены дополнительные ограничения для некоторых грузовых судов и судов, перевозящих опасные грузы.

22. После этих выступлений состоялись дискуссии по вопросам, требующим дальнейшего рассмотрения, на основе ответов на вопросник с многовариантным выбором ответов.

23. Сорок процентов респондентов сочли, что внутренний водный транспорт в силу его характера является потенциально более уязвимым перед последствиями изменения климата по сравнению с другими видами внутреннего транспорта, и несколько респондентов указали, что за последние годы ситуация лишь ухудшилась.

24. В числе климатических явлений, оказавших воздействие на данный сектор, респонденты упомянули о следующем:

- засухе (80 процентов);
- паводках (71 процент);
- аномальной жаре и ураганах (сильных ветрах) (29 процентов);
- штормовых приливах (20 процентов);
- экстремальных снегопадах (15 процентов);
- повышении уровня моря (12 процентов);
- таянии льдов (10 процентов).

25. Участники упомянули о серьезном экономическом ущербе от низководья на европейских реках, подчеркнув необходимость согласованного подхода к принятию неотложных мер по адаптации и стратегий для решения проблем.

26. Были отмечены следующие связанные с изменением климата последствия для внутреннего и каботажного судоходства, для инфраструктуры водных путей и портов:

- низкая вода и низкий речной сток из-за засухи или уменьшения притока воды (93 процента);
- эрозия речного русла или берегов (46 процентов);
- паводки, обусловленные осадками, перегруженностью дренажных систем или высоким уровнем грунтовых вод (44 процента);
- изменения батиметрического характера либо перенос отложений или обломков (39 процентов);
- высокая вода или избыточное выпадение осадков, таяние льда, обычные или штормовые приливы (34 процента);
- опасность для судоходства из-за высокой скорости, силы и/или направления ветра, повышенной высоты волн (22 процента);
- образование наледи и увеличение толщины льда (20 процентов);
- ухудшение видимости из-за тумана, осадков и т. д. (15 процентов);
- высокие скорости приливных потоков в каналах или изменения морской среды (7 процентов);

- в числе других последствий были отмечены сбои в работе и увеличение потребности в энергии и затрат на нее.

27. По мнению респондентов, сопутствующие последствия климатических явлений отразились в основном на эксплуатации судов, в первую очередь из-за условий низкой воды (85 процентов респондентов). Эти последствия затронули также следующие аспекты:

- эксплуатацию постоянных сооружений на водных путях (плотин, дамб, шлюзов), а также портовых структур (набережных, причалов, волнорезов) (39 процентов);
- эксплуатацию погрузочно-разгрузочного оборудования и операции по перевалке груза (22 процента);
- эксплуатацию портовых складских помещений (12 процентов);
- энергопотребление (12 процентов);
- интенсивность движения транспорта (ослабленную из-за его скопления) (10 процентов);
- эксплуатацию бортовых устройств (7 процентов);
- автомобильное и железнодорожное сообщение в портах (5 процентов);
- другие элементы, упомянутые в Обследовании портовой инфраструктуры в контексте воздействия изменения климата и адаптации к нему.

28. Тридцать семь процентов респондентов уже руководствуются климатическими прогнозами, и 32 процента респондентов планируют их использовать применительно к предстоящему периоду.

29. В числе мер и стратегий, нацеленных на преодоление последствий изменения климата для внутреннего водного транспорта, респонденты отметили следующее:

- декарбонизацию портовых операций и судоходства, а также сокращение объема выбросов парниковых газов с судов (46 процентов);
- использование систем мониторинга, речных информационных служб (РИС) и эффективное управление данными для информирования и поддержки своевременных действий в контексте изменения климата (44 процента);
- совершенствование управления водными ресурсами и управления рисками наводнений (37 процентов);
- разработку и использование оценок рисков, планов действий в чрезвычайных ситуациях и систем предупреждения (34 процента);
- адаптацию судов, включая проектирование новых и модернизацию существующих судов (32 процента);
- укрепление устойчивости существующей инфраструктуры к последствиям изменения климата (24 процента);
- сотрудничество со службами энерго- и водоснабжения, а также с операторами дальнейших перевозок и другими ключевыми участниками цепочек поставок (17 процентов);
- сотрудничество с железнодорожным и автомобильным секторами (12 процентов).

30. В числе препятствий для учета мер адаптации к изменению климата в процессах планирования и эксплуатации данного сектора было указано следующее:

- отсутствие согласованных стратегий, правил и/или рекомендаций в секторе (54 процента);
- недостаточное финансирование (51 процент);

- недостаточная координация с другими сторонами, вовлеченными в логистическую цепочку (46 процентов);
- отсутствие или недостаток необходимых данных (44 процента);
- отсутствие поддержки на правительственном и/или общественном уровне (39 процентов);
- отсутствие методологий оценки рисков (30 процентов);
- и помимо этого, недостаточное понимание соответствующих проблем, недостаточный учет соображений, связанных с изменением климата, в контексте обычной деятельности и недостаточно эффективное планирование при принятии решений.

31. Рабочая группа рекомендовала SC.3 предпринять следующие шаги для оказания содействия государствам-членам:

- обмен передовым опытом и разработка рекомендаций (83 процента);
- развитие межсекторального сотрудничества и координации (68 процентов);
- распространение информации об имеющихся инструментах и программах (66 процентов);
- организация рабочих совещаний и мероприятий по наращиванию потенциала (66 процентов);
- в числе прочих видов деятельности было упомянуто о предоставлении и структурировании информации в рамках соответствующей базы данных для разработки мер по ограничению последствий, связанных с изменением климата.

32. Рабочая группа приняла к сведению информацию о рабочем совещании на тему «Учет физических рисков, связанных с изменением климата, в процессах планирования перевозок и транспортных операций», которое будет проведено в онлайн-режиме 26 марта 2021 года. Принять участие в нем предлагается всем участникам сессии. Секретариат обратился к государствам-участникам, а также к другим участникам с просьбой заполнить вопросник для предстоящего рабочего совещания.

33. Представитель ЭПЧ выразил обеспокоенность по поводу возможных последствий восстановления водного пути E 40 для окружающей среды, заявив о необходимости проведения комплексной экологической оценки данного проекта.

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

## **V. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 4 повестки дня)**

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

*Документ:* ECE/TRANS/120/Rev.4

35. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на Ф. Серпантье (ООО «Фламандский водный путь» (Бельгия)) о реализации текущего проекта «Сена — Шельда» во Фландрии как части нового соединения «Сена — Северная Европа» (E 05). Цель данного проекта, начатого в 2018 году, состоит в создании водного соединения между бассейнами Сены и Шельды, соответствующего классу Vb. Оратор представил информацию о ходе работ по модернизации реки Лис до уровня класса Vb на участке между французской границей и Гентом. После принятия имплементационного решения 2019/1118 Комиссии (ЕС) от 27 июня 2019 года по трансграничному проекту «Сена — Шельда» с участием Бельгии и Франции реализуемый во Фландрии проект был расширен для охвата соединительных водных

путей и формирования сети перевалочных терминалов. Далее он представил информацию о плане восстановления реки Лис и ее долины на основе комплексного подхода, а также об усилиях, предпринимаемых в Валлонии и Франции в рамках проекта «Сена — Шельда».

36. SC.3/WP.3 одобрила ход реализации этого проекта, подчеркнув его роль в осуществлении Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). Секретариату было поручено подготовить обновленные варианты соответствующих документов SC.3 на основе результатов реализации проекта в сотрудничестве с Бельгией и Францией.

37. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную Украиной, о проведении мероприятий, предусмотренных «дорожной картой» по реализации договоренностей между президентами Беларуси и Украины, которые были достигнуты в ходе второго Форума регионов 4 октября 2019 года, а также Меморандумом о взаимопонимании между Беларусью и Украиной, касающимся возрождения и дальнейшего развития транспортного судоходного сообщения. В 2020 году объем дноуглубительных работ, проведенных на водных путях Украины превысил 450 000 м<sup>3</sup>, из которых более 350 000 м<sup>3</sup> приходятся на Днепр и 130 000 м<sup>3</sup> — на Припять: а) дноуглубительные работы на украинском участке Припяти проводились для обеспечения глубины судового хода на уровне 1,6 м; и б) восстановительные дноуглубительные работы в Кременчугском и Каменском водохранилищах осуществлялось для обеспечения гарантированных габаритов на уровне 3,65 метра.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 и Amends.1-3,  
неофициальный документ № 5 SC.3/WP.3 (2021 год)

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

39. ЦКСР проинформировала Рабочую группу о том, что Комитет ЦКСР по инфраструктуре и окружающей среде на своем весеннем совещании в 2020 году сделал вывод относительно того, что на Рейне не удалось выявить стратегических узких мест. В этой связи ЦКСР предложила исключить стратегическое узкое место на водном пути Е 10 из перечня стратегических узких мест в Германии (неофициальный документ № 5 SC.3/WP.3 (2021 год)). SC.3/WP.3 согласилась с предложенной поправкой. Секретариату было поручено включить это предложение в рабочий документ к пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3.

40. SC.3/WP.3 приняла к сведению сообщение г-жи А. Кравучки (Верхнесилезское агентство по предпринимательству и развитию) об итогах реализации транснационального проекта ТРАНС ТРИТИА<sup>7</sup> в рамках программы ИНТЕРРЕГ — Центральная Европа, который был завершен в ноябре 2020 года<sup>8</sup>. Она рассказала о концепции и целях этого проекта, отметив стратегические документы и рекомендации по внедрению его результатов. Речь идет о следующем: а) региональной стратегии мультимодальных грузовых перевозок; б) транспортной модели Трития на период до 2030 года; в) планах действий по развитию альтернативных видов транспорта, включая три плана действий по трансграничным перевозкам для Польши, Словакии и Чехии, план действий на внутренних водных путях, план действий на железнодорожном транспорте и план действий для интермодальных логистических центров/терминалов. Что касается внутренних водных путей, то были внесены следующие предложения: а) модернизация участка Одера до Остравы (Чехия) до уровня класса Vb; б) строительство Силезского канала в соответствии с нормами класса Vb; в) модернизация Гливицкого канала до уровня класса Va; г) строительство водного пути на участке Острада — Мошнов; а также е) модернизация участка Вага до Жилины

<sup>7</sup> См. также документ ECE/TRANS/SC.3/210, п. 28.

<sup>8</sup> [www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-TRITIA.html](http://www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-TRITIA.html).

(Словакия). Секретариату было поручено связаться с правительствами Польши, Словакии и Чехии для внесения возможных изменений в «Синюю книгу».

41. Затем последовали вопросы, касающиеся реализации планов действий и координации с национальными стратегиями. Участники упомянули о предложениях относительно совместных проектов в регионе ТРАНС ТРИТИЯ, направленных на интеграцию системы водных путей в рамках коридоров ТЕС-Т<sup>9</sup>, в частности о создании водного соединения между портами Острава и Кендзежин-Козле (Польша), Силезском канале и т. д.

42. Рабочая группа приняла к сведению представленную Украиной информацию о принятии в сентябре 2020 года изменений к перечню внутренних водных путей, относящихся к категории судоходных; эти изменения касаются Десны, Южного Буга и Дуная. Украина отметила, что они будут включены в будущую поправку к «Синей книге».

## **VI. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 5 повестки дня)**

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amends.1-4, ECE/TRANS/SC.3/2020/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/6  
неофициальные документы №№ 3, 4 и 6 SC.3/WP.3 (2021 год)

43. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила проект поправок к пересмотру 5 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), предложенный Группой экспертов по ЕПСВВП на ее тридцать третьем, тридцать четвертом и тридцать пятом совещаниях (ECE/TRANS/SC.3/2020/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/1 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2), за исключением пункта 3 статьи 4.07 (приложение II к документу ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2), окончательный вариант которого будет доработан Группой экспертов по ЕПСВВП на ее тридцать седьмом совещании.

44. SC.3/WP.3 произвела обмен информацией о применении сигналов бедствия, предусмотренных в статье 3.30; знаках, используемых для запрещения посадки на судно (статья 3.31 и рис. 66 приложения 3); а также знаках о запрете курения или использования огня и открытого пламени (статья 3.32 и рис. 67 приложения 3) (неофициальный документ № 6 SC.3/WP.3 (2021 год)). SC.3/WP.3 подтвердила решение Группы экспертов по ЕПСВВП сохранить все эти положения в рамках предстоящего шестого пересмотра ЕПСВВП.

45. SC.3/WP.3 обсудила проект предложения по образцу журнала учета сточных вод (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3). Делегаты заявили, что он мог бы послужить полезным средством для предотвращения незаконного сброса сточных вод в водный путь. Секретариат сообщил SC.3/WP.3 об ответах государств-членов на вопросник к нынешней сессии: а) семь стран поддержали предложение либо не высказали никаких возражений; б) Бельгия и Германия в качестве Договаривающихся сторон Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), отметили, что в рамках КОВВП журнал учета сточных вод не применяется, и подчеркнули необходимость согласованного подхода в этом отношении; в) государства — члены ДК подчеркнули необходимость

<sup>9</sup> Трансевропейская транспортная сеть.

соответствующего решения Группы экспертов ДК по судовым отходам. ДК сообщила участникам сессии о том, что этот вопрос включен в повестку дня совещания данной группы, которое состоится 4 марта 2021 года, и заявила о необходимости принятия комплексного подхода к предотвращению загрязнения сточными водами с судов, который предусматривал бы обеспечение надлежащей береговой инфраструктуры. SC.3/WP.3 поручила секретариату информировать ее о поступающих от секретариатов КОВВП и ДК сообщениях и решила продолжить обсуждение этого вопроса на своей пятьдесят девятой сессии.

46. SC.3/WP.3 приняла к сведению итоги тридцать шестого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшегося 8 февраля 2021 года (неофициальный документ № 3 SC.3/WP.3 (2021 год)), и в предварительном порядке одобрила предложенный проект поправок к ЕПСВВП.

47. Рабочая группа приняла к сведению сводный вариант поправок к ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/5) и решила, что он может служить основой для шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП.

48. SC.3/WP.3 приняла к сведению первый проект шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП на английском языке, подготовленный Группой экспертов по ЕПСВВП (неофициальный документ № 4 SC.3/WP.3 (2021 год)). SC.3/WP.3 предложила государствам-членам и речным комиссиям направлять любые замечания по этому проекту в секретариат до 19 марта 2021 года. Секретариату было поручено в сотрудничестве с Группой экспертов по ЕПСВВП представить окончательный проект на ее пятьдесят девятой сессии на всех трех языках ЕЭК для предварительного утверждения.

49. ЦКСР одобрила ход работы над проектом и предложила SC.3/WP.3 рассмотреть возможность одновременного принятия текстов ЕПСВВП на всех трех официальных языках, с тем чтобы избежать повторяющихся проблем с терминологией. ЦКСР отметила также, что для подготовки комментариев к проекту потребуется разумный период времени, отметив целесообразность изложения текста шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП на немецком языке, который был бы весьма полезен для использования на европейском уровне. Секретариат пояснил, что это можно сделать лишь при наличии финансирования со стороны государств-членов.

50. Рабочая группа приняла к сведению: а) поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР), а также резолюции в связи с кризисом COVID-19, принятые ЦКСР на ее весенней сессии 2020 года; и б) поправки к Полицейским правилам плавания по Мозелю (ПППМ), принятые Мозельской комиссией на ее пленарной сессии 26 ноября 2020 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/6), и решила вернуться к этому вопросу на будущих сессиях. ЦКСР одобрила плодотворное сотрудничество с секретариатом ЕЭК, отметив общую практику обмена информацией с секретариатом относительно всех резолюций, которые принимаются на пленарных сессиях ЦКСР.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2020/7,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7  
и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/11

51. Рабочая группа приняла к сведению, что с принятой SC.3 поправкой 2 к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61 можно ознакомиться на веб-странице SC.3.

52. Рабочая группа продолжила обсуждение проекта новой главы, озаглавленной «Специальные положения, применимые к электрическим гребным установкам», приложения к резолюции № 61, на основе европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), и

предложений, переданных ДК (ECE/TRANS/SC.3/2020/7 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3). Российская Федерация представила замечания, отметив, что подробное предложение было передано в секретариат для рассмотрения на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3. ЦКСП проинформировала участников сессии о том, что предложение ДК было представлено Рабочей группе по техническим предписаниям Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) (ТП КЕСНИ) в ноябре 2020 года; ТП КЕСНИ высказала настоятельную просьбу об обосновании предложенных поправок, с тем чтобы лучше осознать соответствующие задачи и проблемы, и продолжит изучение этого предложения на своем следующем совещании, запланированном на март 2021 года.

53. SC.3/WP.3 приняла к сведению переданные замечания и решила продолжить дискуссию на своей следующей сессии.

54. SC.3/WP.3 приняла к сведению положения ЕС-ТТСВП издания 2021 года, которые могли бы быть использованы для дальнейшего согласования с приложением к резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7). ЦКСП одобрила усилия по согласованию приложения к резолюции № 61 с положениями ЕС-ТТСВП издания 2021 года и перевод ЕС-ТТСВП на русский язык, выполненный секретариатом, и напомнила, что ЕС-ТТСВП обязателен для соблюдения государствами — членами ЦКСП и Европейского союза. Далее ЦКСП сообщила участникам сессии о некоторых ключевых темах повестки дня совещания ТП КЕСНИ в марте 2021 года, а именно о следующем: а) пересмотре переходных положений, касающихся существующих судов; б) установках для сбора и сброса сточных вод; в) новом образце судового удостоверения для внутреннего плавания; г) исследовании по вопросу о роли человеческого фактора в авариях в контексте внутреннего плавания; д) подготовке программы работы на 2021–2023 годы. Украина заявила, что выступает за продолжение работы по согласованию приложения к резолюции № 61 с положениями ЕС-ТТСВП и рекомендациями ДК, отметив его актуальность с точки зрения расширения сферы применения технических предписаний для судов в общеевропейском контексте.

55. ДК указала на целесообразность согласования изменений, предложенных в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7, с приложением к резолюции № 61 (положений об аккумуляторных батареях с разделом 9-2.6 и положений о переносных огнетушителях с главой 3А), отметив, что это предложение требует дальнейшего рассмотрения. SC.3/WP.3 поручила секретариату подготовить предложение по поправкам к приложению к резолюции № 61 на основе документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7 и просила ДК принять участие в этой работе.

56. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила поправки к перечню внутренних водных путей Беларуси, содержащемуся в добавлении 1 к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61, переданные Беларусью (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/11), и настоятельно призвала другие государства-члены передать обновленную информацию о перечне своих внутренних водных путей в разбивке по географическим зонам 1, 2 и 3, если таковые имеются.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1 и Add.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29

57. Секретариат сообщил Рабочей группе, что перечень приемных сооружений для сбора отходов, образующихся на борту судов, принятый SC.3 на ее шестьдесят четвертой сессии в качестве резолюции № 98, доступен на веб-сайте SC.3.

58. SC.3/WP.3 приняла к сведению предложение Хорватии дополнить перечень приемных сооружений на Дунае, включив в него приемное сооружение в порту Вуковар (1 333,1 км на правом берегу) для нефтесодержащих и бытовых сточных вод,

которое доступно по запросу. Секретариату было поручено включить это предложение в проект поправок к шестьдесят пятой сессии SC.3.

59. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию: а) ДК о недавно обновленном перечне приемных сооружений на Дунае, который доступен на веб-сайте ДК; б) Украины о приемных сооружениях в морских портах, расположенных на внутренних водных путях Украины. Этот перечень приемных сооружений доступен на веб-сайте Администрации морских портов Украины.

60. Секретариат сообщил SC.3/WP.3 о замечаниях правительств, поступивших в ответ на предложение по дополнительной классификации отходов, образующихся на борту судов внутреннего плавания (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29). Украина отметила, что по возможности важно избегать расхождений в толковании терминологии, используемой в таких обязательных документах и других международных нормативных актах, как МАРПОЛ и ЕПСВВП. Председатель отметил, что дополнительные пояснения могут быть получены на предстоящем совещании Группы экспертов по судовым отходам ДК. SC.3/WP.3 решила вернуться к этому вопросу на одной из предстоящих сессий.

## **D. Модернизация и экологизация судов внутреннего плавания в Европе**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/8

61. Рабочая группа приняла к сведению итоги реализации проекта ГРЕНДЕЛ («Экологически чистый и эффективный дунайский флот»)<sup>10</sup> и предлагаемые стратегии и рекомендации по модернизации флота, которые были переданы организацией «Про Дэньюб интернэшнл» и представлены на заключительном мероприятии, организованном 29 октября 2020 года консорциумом ГРЕНДЕЛ (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/8). ДК, которая на основе взаимодействия со своими государствами-членами направляла деятельность, связанную с технологиями и инновациями в сфере экологии и энергоэффективности, проинформировала участников сессии о дальнейших шагах, необходимых для реализации предложенной стратегии в соответствии с основными целями ДК. К их числу относятся конкретные меры и целевые национальные программы, направленные на обеспечение экологической безопасности и повышение конкурентоспособности судоходства на Дунае. ДК подчеркнула, что при таких текущих ограничениях, как устаревание судов, снижение ставок фрахта и, следовательно, сокращение инвестиционных возможностей судоходных компаний, крайне важную роль для эффективной модернизации судов будет играть поддержка со стороны правительств государств — членов ДК.

62. Г-жа Т. Хакштайнер (ЕСРС) охарактеризовала действия, необходимые для экологизации внутреннего водного транспорта в Европе и реализации европейской программы «Зеленый курс». Вначале она отметила последствия пандемии COVID-19 для всего сектора и возможные действия по восстановлению прежней ситуации, заявив, в частности, о решительной поддержке плана восстановления для Европейского союза и мер по оказанию содействия в использовании инноваций, «зеленых» технологий, альтернативных видов топлива и цифровизации. Затем она охарактеризовала «дорожную карту» для экологизации сектора, Фонд экологизации внутреннего водного транспорта и Европейский пакет мер по восстановлению и повышению устойчивости. Г-жа Хакштайнер призвала ЕЭК, Европейский союз, речные комиссии и заинтересованные государства-члены поддержать усилия по выполнению задачи внедрения инноваций и экологизации внутреннего водного транспорта в Европе, упомянув о брошюре Европейской платформы для внутреннего водного транспорта, озаглавленной «Внутренний водный транспорт: реки возможностей для выполнения поставленных задач»<sup>11</sup>. КЕМТО поддержала

<sup>10</sup> [www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel](http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel).

<sup>11</sup> [www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/IWT-2633-Publication-European-IWT-Platform\\_FIN.pdf](http://www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/IWT-2633-Publication-European-IWT-Platform_FIN.pdf).

предложение ЕСПС, отметив необходимость финансовой поддержки для стимулирования модернизации судов внутреннего плавания, которая особенно актуальна в случае небольших пассажирских судов.

63. SC.3/WP.3 приняла к сведению нижеследующую информацию, представленную делегациями:

а) Меры по поддержке экологизации судов в Бельгии: финансовая поддержка экологизации судов, устойчивое развитие и альтернативные источники энергии, а также запланированное исследование возможностей перевода судов на альтернативные виды топлива.

б) Деятельность ЦКСР в соответствии с Мангеймской декларацией министров 2018 года: опубликование промежуточных результатов исследования «Финансирование перехода европейского сектора внутреннего судоходства на новые источники энергии с нулевым уровнем выбросов»<sup>12</sup>; окончательные результаты будут опубликованы в июне 2021 года. Кроме того, ЦКСР готовит «дорожную карту» по сокращению выбросов во внутреннем судоходстве, в которой будут указаны направления действий в переходный период для европейского флота судов внутреннего плавания на период до 2050 года.

в) Секретариат представил информацию о стратегии Европейского союза в области устойчивой и разумной мобильности.

## **VII. Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (приложение к пересмотренной резолюции № 57)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 и Amend.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/9

64. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на П. Кримерса, являющегося председателем Рабочей группы 125 ПМАКС, о деятельности ПМАКС по дальнейшему развитию РИС. Он осветил ключевые вехи и основные достижения в развитии РИС, текущую деятельность и будущие задачи, охарактеризовав эволюцию Руководящих принципов ПМАКС для РИС. Далее он остановился на ключевых аспектах четвертого издания Руководящих принципов, принятого в 2019 году, его основных отличиях от предыдущего издания, глобальном подходе к использованию стандартов для технических служб РИС и соображениях относительно среднесрочных изменений, связанных с РИС. Затем г-н Кримерс представил предлагаемый подход к подготовке пятого издания Руководящих принципов, выпуск которого запланирован на 2022 год, подтвердив, что основные изменения в четвертом издании будут сохранены в проекте пятого издания. Он сообщил Рабочей группе о решении Европейской комиссии и ЦКСР отложить пересмотр соответствующих правил до выхода пятого издания Руководящих принципов и предложил SC.3/WP.3 рассмотреть вопрос о принятии аналогичного подхода к обновлению резолюции № 57.

65. После этого состоялась дискуссия по вопросу о согласовании резолюции № 57 с Руководящими принципами ПМАКС для РИС. Российская Федерация и Украина поддержали предложение ПМАКС; Украина отметила, что SC.3/WP.3 следует учитывать четвертое издание Руководящих принципов в своей деятельности и сотрудничать с ПМАКС в контексте будущего пересмотра резолюции № 57,

<sup>12</sup> [www.ccr-zkr.org/12080000-en.html](http://www.ccr-zkr.org/12080000-en.html).

подчеркнув необходимость дополнения обоих документов положениями об обучении и профессиональной подготовке операторов РИС. SC.3/WP.3 решила дождаться принятия пятого издания Руководящих принципов ПМАКС для РИС. Председатель от имени SC.3/WP.3 поблагодарил г-на Кримерса за его выступление.

## **В. Положение дел с другими резолюциями Европейской экономической комиссии, имеющими отношение к речным информационным службам**

66. SC.3/WP.3 отметила, что резолюция № 58, принятая в 2004 году на основе рекомендации «Службы движения судов на внутренних водных путях» Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС), возможно, нуждается в обновлении на основе документа МАМС, пересмотренного в 2013 году. Состоялась дискуссия, в которой приняли участие представители Бельгии, Российской Федерации и Украины. По предложению Бельгии SC.3/WP.3 решила отложить обсуждение этого вопроса до своей пятьдесят девятой сессии и предложила Российской Федерации и Украине направить свои замечания секретариату для подготовки рабочего документа. Секретариату было поручено передать МАМС приглашение принять участие в дискуссии.

## **С. Прочая деятельность, направленная на содействие развитию речных информационных служб в Европе**

67. Рабочая группа приняла к сведению информацию ЦКСР об итогах второй Недели РИС КЕСНИ, проведенной в онлайн-режиме 23–27 ноября 2020 года, а именно: общую информацию о совещании, информацию о совещаниях четырех временных рабочих групп Рабочей группы КЕСНИ по информационным технологиям (ИТ КЕСНИ), а также сведения о текущей деятельности по обновлению стандартов РИС. Новая программа работы временных рабочих групп будет включена в повестку дня следующей Недели РИС КЕСНИ, проведение которой запланировано на июнь 2021 года. Украина представила дополнительную информацию.

68. По предложению Российской Федерации, поддержанному Украиной, SC.3/WP.3 решила подготовить соответствующую брошюру для стимулирования развития РИС в виде печатного и электронного издания на трех языках и поручила секретариату разработать соответствующий проект в сотрудничестве с заинтересованными сторонами для рассмотрения и предварительного утверждения на ее пятьдесят девятой сессии.

## **VIII. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/184,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/10

69. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом документ (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/10), содержащий сопоставление статей приложения к резолюции № 31 с директивой 2017/2397 (ЕС) от 12 декабря 2017 года и с Европейским стандартом по профессиональным требованиям во внутреннем судоходстве (ЕС–ПТВС), и решила, что этот документ можно использовать в качестве основы для обновления положений приложения к резолюции № 31.

70. Затем состоялась дискуссия; Бельгия, Украина и Комиссия по реке Сава поддержали предложение о приведении резолюции № 31 в соответствие с директивой 2017/2397 (ЕС) и сообщили участникам сессии об обновлении своей нормативной базы в соответствии с законодательством Европейского союза. Украина сообщила участникам сессии о принятии 3 декабря 2020 года Закона Украины «О внутреннем

водном транспорте», который служит правовой основой для имплементации европейского законодательства в данной сфере, и в частности для признания квалификационных сертификатов в соответствии с директивой 2017/2397 на внутренних водных путях Украины.

71. Председатель подчеркнул актуальность согласования резолюции № 31 с директивой, касающейся содействия признанию сертификатов членов экипажа в Европе. Секретариату было поручено приступить к подготовке предложения по пересмотру резолюции № 31 к пятьдесят девятой сессии в сотрудничестве с государствами-членами.

## **IX. Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 8 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2020/14, ECE/TRANS/SC.3/2020/15, ECE/TRANS/SC.3/2020/16

72. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о ходе подготовки глоссария, предложениях, представленных государствами-членами, запросах, направленных в соответствующие международные организациям, а также консультациях, проведенных с председателем рабочей группы 125 ПМАКС.

73. SC.3/WP.3 поручила секретариату включить этот пункт в повестку дня ее пятьдесят девятой сессии и просила продолжить дискуссию.

## **X. Статистика внутреннего водного транспорта (пункт 9 повестки дня)**

*Документы:* неофициальный документ № 7 SC.3/WP.3 (2021 года)

74. Рабочая группа приняла к сведению содержащуюся в неофициальном документе № 7 SC.3/WP.3 (2021 год) информацию государств-членов о предложении, касающемся обследования водных путей категории E, которое было внесено секретариатом на шестьдесят четвертой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/213, пп. 90 и 91). Секретариат представил дополнительные пояснения.

75. SC.3/WP.3 поручила секретариату продолжать эту работу с надлежащим учетом замечаний государств-членов, информируя ее о достигнутом прогрессе.

## **XI. Цифровизация документов, сопровождающих грузы, которые перевозятся по внутренним водным путям (пункт 10 повестки дня)**

76. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на Д. Роффа, являющегося координатором по домену транспорта и логистики Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), о текущей деятельности в рамках финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проекта борьбы с пандемией коронавирусной инфекции (COVID-19), озаглавленного «Транспортные и торговые связи в эпоху пандемии». Докладчик сообщил участникам сессии о ходе разработки модели электронного коносамента для речного транспорта, основывающейся на справочных моделях данных СЕФАКТ ООН и семантически совместимой с подключенными видами транспорта. Эта модель базируется на положениях Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) и образцах транспортных документов, предоставленных

государствами-членами в соответствии с решением SC.3, принятым на ее шестьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/SC.3/213, п. 94).

77. После этого выступил консультант ЕЭК г-н Д. Якименков, который сообщил о приведении стандартизированного набора данных в соответствие с международными стандартами и моделями данных, о прототипах имплементационных документов, а также об их практическом применении в рамках пилотного проекта в транспортном коридоре Черное море — Балтийское море в Украине. Он осветил итоги реализации второго этапа проекта. Модель коносамента для внутреннего судоходства, разработанная для водного пути Е 40, основана на морских транспортных документах. Этап 3 будет включать согласование моделей транспортных документов со справочными моделями данных СЕФАКТ ООН и будет охватывать Днепр и Дунай. Докладчик отметил, что этот типовой транспортный документ, соответствующий положениям КППВ, обладает внушительным потенциалом для более широкого применения на внутренних водных путях Украины.

78. Затем последовали вопросы о практическом применении электронных документов, о проблемах, выявленных в ходе реализации пилотного проекта, и о возможных решениях. Председатель поблагодарил докладчиков за подробные сообщения. SC.3/WP.3 приняла к сведению прогресс в развитии электронного обмена данными на внутреннем водном транспорте.

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

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4

79. Рабочая группа приняла к сведению переданную секретариатом информацию о новой записи в онлайн-базе данных об образцах Международного удостоверения на право управления прогулочным судном, сделанной Нидерландами.

80. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о том, что шестое совещание неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству состоится в первой половине 2021 года, если с этим согласятся члены группы.

## **XIII. Главная тема для обсуждения на пятьдесят девятой сессии Рабочей группы (пункт 12 повестки дня)**

81. Рабочая группа решила, что главная тема ее пятьдесят девятой сессии будет сформулирована следующим образом: «Нормативная основа повышения эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта». Кроме того, SC.3/WP.3 согласилась с предложением ЕСРПТ включить в повестку дня своей следующей сессии вопрос о модернизации и экологизации флота судов внутреннего плавания в Европе.

82. По предложениям, поступившим от Российской Федерации и Украины, SC.3/WP.3 поручила секретариату включить в пункт повестки дня своих будущих сессий, посвященный РИС, следующие темы: «Повышение точности спутниковых систем определения местоположения на внутренних водных путях» и «Стандарты обучения для операторов РИС».

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

### **A. Предстоящее совещание по проекту «Смешанной группы внешних экспертов по окружающей среде и транспорту» (октябрь–ноябрь 2021 года, Украина)**

83. Рабочая группа приняла к сведению информацию Украины о проекте «Смешанной группы внешних экспертов по окружающей среде и транспорту»

(МЕТЕЕТ) и ее предстоящем совещании. Проект МЕТЕЕТ представляет собой международную платформу для придунайских стран, нацеленную на оказание содействия компетентным органам в разработке и внедрении комплексного подхода к инфраструктурным проектам во внутреннем судоходстве. Совещание будет организовано в виде учебного практикума и будет проходить в формате как очного семинара, так и онлайн-вебинара по профессиональной подготовке. Концепция и повестка дня совещания будут определены к июню 2021 года.

## **В. Выражение признательности г-ну В. Хаупту**

84. Рабочая группа поблагодарила Председателя международной Группы экспертов по СОЭНКИ<sup>13</sup> для внутреннего судоходства г-на Виланда Хаупта за его в высшей степени профессиональный и самоотверженный вклад в работу SC.3 и SC.3/WP.3, пожелав ему продолжительного и счастливого пребывания на пенсии.

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

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

86. В соответствии со специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием, утвержденными Исполкомом 5 октября 2020 года (ECE/EX/2020/L.12), решения, принятые в ходе нынешней сессии, были распространены через все постоянные представительства в Женеве для утверждения участвовавшими в работе сессии делегациями по 72-часовой процедуре «отсутствия возражений». Процедура «отсутствия возражений» завершилась в четверг, 4 марта 2021 года, в 18 ч 00 мин (по ЦЕВ), и в ее ходе не было высказано никаких возражений. Таким образом, решения этого совещания считаются принятыми. Соответствующая информация размещена на веб-сайте ЕЭК, см. URL: <https://unece.org/silence-procedure>.

---

<sup>13</sup> Система отображения электронных карт и информации.