


**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**
**Шестьдесят первая сессия**

Женева, 29 июня — 1 июля 2022 года

**Доклад Рабочей группы по унификации технических  
предписаний и правил безопасности на внутренних  
водных путях о работе ее шестьдесят первой 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. Осуществление Вроцлавской декларации министров<br>(пункт 2 повестки дня) .....   | 8–9           | 4           |
| IV. Рабочее совещание «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной<br>сети водных путей категории Е» (пункт 3 повестки дня) .....  | 10–35         | 4           |
| V. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 4 повестки дня) .....  | 36–43         | 10          |
| A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях<br>международного значения .....  | 36–40         | 10          |
| B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей<br>категории Е (Синяя книга) .....  | 41–43         | 11          |
| VI. Предложение по новой классификации европейских внутренних водных<br>путей (пункт 5 повестки дня) .....  | 44–47         | 11          |
| VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности<br>на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня) .....  | 48–59         | 12          |
| A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям<br>(шестой пересмотренный вариант резолюции № 24) .....   | 48–53         | 12          |
| B. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне<br>технических предписаний, применимых к судам внутреннего<br>плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61) ..... | 54–56         | 13          |



|            |  |       |    |
|------------|--|-------|----|
| C.         | Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (второй пересмотренный вариант резолюции № 21).....   | 57–59 | 13 |
| VIII.      | Модернизация и экологизация сектора внутреннего водного транспорта (пункт 7 повестки дня).....   | 60–63 | 13 |
| IX.        | Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня)..... | 64–73 | 14 |
| A.         | Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 58).....  | 64–68 | 14 |
| B.         | Другие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам.....  | 69–71 | 15 |
| C.         | Другая деятельность, направленная на содействие развитию речных информационных служб в Европе.....   | 72–73 | 15 |
| X.         | Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 9 повестки дня).....  | 74–82 | 15 |
| XI.        | Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня).....         | 83–84 | 17 |
| XII.       | Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня).....  | 85–89 | 17 |
| XIII.      | Тема для обсуждения на шестьдесят второй сессии Рабочей группы (пункт 12 повестки дня).....  | 90    | 18 |
| XIV.       | Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня).....  | 91–93 | 18 |
| A.         | Двадцать пятая годовщина создания Европейского союза речного и прибрежного транспорта.....   | 91–92 | 18 |
| B.         | Предстоящие мероприятия в европейском секторе внутреннего водного транспорта.....  | 93    | 18 |
| XV.        | Утверждение доклада (пункт 14 повестки дня).....   | 94–95 | 19 |
| Приложение |  |       |    |
|            | Заявление Украины по пункту 10 повестки дня (пункт 83 доклада).....  |       | 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 шестьдесят первую сессию 29 июня — 1 июля 2022 года. Сессия проходила в гибридном формате с очным участием во Дворце Наций в Женеве и виртуальным участием на платформе Zoom с синхронным переводом на английский, русский и французский языки.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Украины и Чехии.
3. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии (ДК). На сессии была представлена Европейская комиссия. Присутствовали делегации БИМКО, Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ) и Европейской федерации транспортников (ЕФТ). По приглашению секретариата присутствовали делегации «Кэнел энд ривер траст» (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМО), Европейской ассоциации лодочного спорта, «Фри боутинг ассоусиэйшн», Rijkswaterstaat<sup>1</sup> (Нидерланды), Союза моряков России и «Виа Донау».
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори. Он приветствовал участников и пожелал им успешной работы.
5. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее пятьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, пункты 90 и 91), функции Председателя шестьдесят первой сессии Рабочей группы выполнял г-н И. Игнатов (Болгария), а заместителя Председателя — г-н А. Афанасьев (Беларусь).

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/121, неофициальный документ № 7 SC.3/WP.3 (2022 год)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/121) с учетом изменений, внесенных на сессии: пункт 13 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен подпунктами а) «Двадцать пятая годовщина создания Европейского союза речного и прибрежного транспорта» и б) «Предстоящие мероприятия в европейском секторе внутреннего водного транспорта». Повестка дня была дополнена неофициальным документом № 7 SC.3/WP.3 (2022 год) для учета неофициальных документов № 8–16 SC.3/WP.3.
7. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, будут отражены только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии. Презентации всех докладов будут распространены среди делегаций после сессии.

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

### **III. Осуществление Вроцлавской декларации министров (пункт 2 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1

8. Рабочая группа приняла к сведению информацию делегаций и секретариата о сборе информации для вопросника по осуществлению Вроцлавской декларации министров, утвержденного SC.3/WP.3 на ее шестидесятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, пункты 9 и 10).

9. Рабочая группа призвала государства-члены предоставить необходимую информацию в секретариат к 12 августа 2022 года (части А «Создание надежной нормативной правовой базы, направленной на повышение эффективности внутреннего водного транспорта», В «Обеспечение надлежащего баланса между всеми видами транспорта, оптимизация грузовых потоков и содействие развитию мультимодальных перевозок» и С «Стимулирование создания современного флота и поддержка инноваций») и к 16 сентября 2022 года (части D «Создание инфраструктуры внутренних водных путей, устойчивой к воздействию климатических изменений» и E «Содействие повышению привлекательности отрасли для рынка и возрастанию ее конкурентоспособности»), если эта информация не будет доступна ранее.

### **IV. Рабочее совещание «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной сети водных путей категории E» (пункт 3 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/9, неофициальные документы № 8, 10, 11 и 14 SC.3/WP.3 (2022 год)

10. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее шестидесятой сессии, 29 июня 2022 года было проведено рабочее совещание «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной сети водных путей категории E». Рабочее совещание было посвящено следующим вопросам: а) мониторинг осуществления Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП); б) инфраструктурные проекты и инициативы на европейских водных путях международного значения; в) существующие проблемы и пути повышения жизнеспособности сети водных путей категории E; d) дальнейшие шаги и другие соответствующие вопросы.

11. Рабочее совещание было открыто секретариатом. В качестве основных докладчиков выступили: г-н В. Дабровски (Министерство транспорта Чешской Республики), г-жа В. Оганесян (ДК), г-н Л. Михайлович (Директорат внутренних водных путей (ПЛОВПУТ), Сербия), г-н Р. Соаре (Речная администрация Нижнего Дуная, Румыния), г-жа Л. Карпатова («Виа Донау»), г-жа М. Вольска (Европейская комиссия), г-жа Н. Оонк-Абрахамс и г-да Г. Вестдорп и М. Ван Хенгстум (Rijkswaterstaat), г-н К. Барнетт («Кэнел энд ривер траст») и г-н Р. Янссенс, секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

12. Г-н Дабровски начал с презентации проектов в области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Чехии в рамках Транспортной политики Чешской Республики на период 2021–2027 годов с прогнозом до 2050 года. Основными достижениями на Эльбе и Влтаве были: а) обеспечение противопоаводковой защиты судов с помощью основной сети защитных гаваней и причалов; б) модернизация 26 шлюзовых камер и обеспечение минимальной высоты прохода под мостами в 5,25 м на Эльбе; в) строительство нового водного пути I класса от Гневковице до Ческе-Будеёвице; и d) модернизация канала Бата. Докладчик отметил недавнее увеличение прогулочного плавания на небольших водных путях и продолжающийся спад грузовых перевозок по водным путям из-за нестабильных условий судоходства. Он подробно рассказал о проектах модернизации плотины и шлюза в Дечине, повышения судоходности Эльбы и Влтавы и подчеркнул

перспективы развития водного пути Эльбы на основе Договора о параметрах водного пути Эльбы, подписанного Чехией и Германией 20 июля 2021 года.

13. Г-жа Оганесян в своем докладе осветила основные выводы проекта «ПЛАТИНА 3» (Платформа по осуществлению плана действий «НАЯДЫ III») в рамках задачи 4.4 «Барьеры для внедрения инфраструктуры и предлагаемые решения», ведущим координатором которой выступает секретариат ДК. Она представила общую информацию о проекте и остановилась на выявленных барьерах на пути внедрения инфраструктуры внутренних водных путей, также затронув выводы проекта о воздействии изменения климата на сектор, возможных решениях и мерах по адаптации существующей нормативно-правовой базы. Выявленные барьеры относятся к следующим основным категориям: а) сложность природоохранного законодательства; б) финансирование, инвестиции и финансовое планирование; в) административные и нормативные препятствия; и д) отсутствие квалифицированной рабочей силы. Для каждой категории были разработаны рекомендации по снижению существующих барьеров на уровне Европейского союза и на уровне стран с точки зрения государственных административных органов, финансовых учреждений и всего сектора.

14. Г-н Михайлович представил недавние и текущие инфраструктурные проекты Министерства строительства, транспорта и инфраструктуры Республики Сербия, направленные на восстановление сектора внутреннего водного транспорта в период 2014–2024 годов. Докладчик сослался на оперативный план, включающий основные мероприятия в области речной инфраструктуры, портов и флота, речных информационных служб (РИС), экипажей и других существенных элементов, а также на сербскую «дорожную карту» для внутреннего водного транспорта. В частности, были выделены следующие проекты: а) модернизация судоходных шлюзов Железные ворота I и II (2017–2021 и 2019–2023 годы соответственно); б) совершенствование операций по шлюзованию на Тисе (2020–2025 годы); в) руслоисправительные и дноуглубительные работы на шести критических участках на Дунае и пяти критических участках на Саве (2017–2022 и 2018–2025 годы соответственно); д) внедрение навигационных средств поддержки АИС<sup>2</sup> в навигационной путевой обстановке фарватеров (2017–2019 годы); е) строительство нового порта Белграда и увеличение грузооборота портов Богоево, Сремска Митровица и Прахово; и ф) другие проекты.

15. Доклад г-на Соаре был посвящен проекту «ФАСТ ДАНЫЮБ»<sup>3</sup>, нацеленному на улучшение судоходных условий на общем болгаро-румынском участке Нижнего Дуная. Партнерами проекта являются Румынская речная администрация Нижнего Дуная (руководитель проекта) и Болгарское исполнительное агентство «Исследование и техническое обслуживание реки Дунай». Основной целью было определение технических решений для обеспечения круглогодичного судоходства и безопасных транспортных операций на румынско-болгарском трансграничном участке Дуная в соответствии с рекомендациями ДК. В ходе осуществления проекта были выявлены две области, в каждой из которых имеется шесть узких мест, требующие улучшения. Докладчик подробно рассказал об основных мероприятиях и результатах проекта, математическом моделировании и пакетах программного обеспечения. На пути внедрения результатов проекта встали различные барьеры, связанные с экологическими процедурами, в силу его трансграничного характера, и в заключение докладчик осветил пути их преодоления.

16. Тема инфраструктурных проектов в Дунайском регионе получила дальнейшее развитие в презентации г-жи Карпатовой. Она представила обзор проекта «Подготовка к работам в рамках проекта FAIRway-2 на Рейнско-Дунайском коридоре» (июль 2020 года — апрель 2024 года)<sup>4</sup>. Этот проект основывается на результатах проекта «Судоходный Дунай» (FAIRway Danube<sup>5</sup>), а его участниками являются Австрия,

<sup>2</sup> Автоматическая идентификационная система.

<sup>3</sup> URL: [www.fastdanube.eu](http://www.fastdanube.eu).

<sup>4</sup> URL: <https://navigation.danube-region.eu/preparing-fairway-2-works-in-the-rhine-danube-corridor>.

<sup>5</sup> URL: [www.fairwaydanube.eu](http://www.fairwaydanube.eu).

Хорватия и Сербия. Проект нацелен на: а) изучение комплексных речных гидротехнических проектов на общем хорватско-сербском участке Дуная; б) уточнение пути дальнейшего развития транснациональной системы управления водными путями (WAMOS); в) улучшение координации между заинтересованными сторонами; и d) изучение возможностей физической модернизации инфраструктуры общественных мест швартовки в Австрии, Хорватии и Сербии. Докладчик подробно рассказал о каждом из мероприятий, подчеркнул роль многопрофильного форума заинтересованных сторон, созданного в рамках проекта, и описал концепцию координации действий заинтересованных сторон, направленную на оптимизацию обмена информацией между администрациями водных путей и представителями отрасли.

17. Доклад г-жи Вольской был посвящен пересмотру Регламента ТЕС-Т<sup>6</sup> с акцентом на внутренний водный транспорт. Она напомнила о главной цели процесса пересмотра, которая заключается в содействии достижению целей Европейского «зеленого курса», Стратегии устойчивой и разумной мобильности и Плана действий «НАЯДЫ III», в частности достижению климатической нейтральности и увеличению доли грузовых перевозок по внутренним водным путям. Подгруппа экспертов Европейской комиссии по надлежащему состоянию судоходства (НСС) разработала рекомендации по положениям для инфраструктуры внутренних водных путей для пересмотренного Регламента ТЕС-Т, основанные на специфике внутреннего водного транспорта. Г-жа Вольска осветила положения, предложенные для нового регламента, которые касаются НСС, минимальные требования для водных путей и дополнительные специфические требования для речных бассейнов, повышение роли европейских координаторов, более широкое использование имплементационных актов, согласование национальных транспортных и инвестиционных планов с Регламентом ТЕС-Т и другие соответствующие вопросы.

18. Проекты в Северо-Западной Европе были освещены во второй половине дня 29 июня. Г-н Вестдорп представил проект ИНТЕРРЕГ ВЕ GOOD (Создание экосистемы для использования потенциала открытых данных)<sup>7</sup>. Этот новаторский проект направлен на раскрытие, повторное использование и извлечение пользы из информации государственного сектора (ИГС) для разработки инфраструктурных и экологических услуг на основе данных, что позволяет оптимизировать бюджет для управления рисками и эффективность работы сетей. В рамках проекта было предоставлено 11 новых услуг, ориентированных на данные, для извлечения коммерческой выгоды из ИГС с использованием нового подхода, основанного на спросе. Эти услуги основаны на бизнес-моделях в различных видах транспорта, включая разумное управление шлюзами Эфде в Нидерландах, и продемонстрировали значительное снижение затрат на обслуживание инфраструктуры. Докладчик представил концептуальную модель единой логистической системы для семи видов транспорта, осветил извлеченные уроки и преимущества для различных групп заинтересованных сторон, а также коснулся препятствий на пути внедрения принципов разумного технического обслуживания.

19. Г-н Барнетт представил проект Green WIN<sup>8</sup> (экологизация инфраструктуры водных путей) — еще один проект ИНТЕРРЕГ для Северо-Западной Европы, руководителем которого он является. Партнерами проекта являются организации по управлению водными путями, университеты, государственные организации и эксперты по внутренним водным путям, представляющие весь регион. Проект направлен на снижение энергопотребления и выбросов углекислого газа при перекачке воды по рекам и каналам путем оптимизации технологий перекачки и внедрения «умных» систем управления. Докладчик поделился некоторыми результатами, полученными на испытательном стенде в Льежском университете (Бельгия), и упомянул о текущих испытаниях на 11 экспериментальных объектах в Ирландии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Франции;

<sup>6</sup> Трансевропейская транспортная сеть.

<sup>7</sup> URL: [www.nweurope.eu/projects/project-search/begood](http://www.nweurope.eu/projects/project-search/begood).

<sup>8</sup> URL: [www.nweurope.eu/projects/project-search/greenwin-greener-waterway-infrastructure](http://www.nweurope.eu/projects/project-search/greenwin-greener-waterway-infrastructure).

результаты ожидаются к весне 2023 года. Полученные на основе проекта выводы позволили разработать инструментарий для экологизации перекачки воды (Greener Pumping Toolkit) для расчета выбросов CO<sub>2</sub> в результате работы насосов.

20. Переход на цифровые технологии во внутреннем водном транспорте стал темой доклада г-на Ван Хенгстума, который поделился промежуточными результатами проекта DIWA<sup>9</sup> (Генеральный план цифровизации внутренних водных путей), охватывающего широкий круг бенефициаров и направленного на разработку стратегии цифровизации внутреннего водного транспорта в период с 2022 по 2032 год. В нем участвуют Австрия, Бельгия, Франция, Германия и Нидерланды, а координацию проекта обеспечивает агентство Rijkswaterstaat. В настоящее время партнеры проекта работают над а) совместной и комплексной стратегией цифровизации; б) «дорожной картой» для содействия администрации водных путей в цифровой трансформации внутренних водных путей; и с) сценариями осуществления, учитывающими технические, финансовые, организационные и эксплуатационные последствия. Проект опирается на результаты проекта РИС КОМЕКС<sup>10</sup> и европейскую платформу РИС ЕвРИС<sup>11</sup>. Докладчик уделил особое внимание бизнес- и технологическим разработкам и задействованным в проекте сторонам, а также последующим шагам.

21. Г-н Янсене сделал доклад о достигнутом WP.5 прогрессе в отношении финансирования развития транспортной инфраструктуры, измерения эффективности транспортной системы и данных о транспортной инфраструктуре применительно к внутренним водным путям. Были затронуты такие темы, как а) Международная обсерватория для мониторинга транспортной инфраструктуры; б) показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта, доступные на трех рабочих языках и опробованные в Грузии, Иордании, Казахстане, Парагвае и Сербии; и с) деятельность Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры, которая выполнила свой мандат, однако сопоставимость данных по внутреннему водному транспорту с другими видами внутреннего транспорта остается проблемой в силу его специфики.

22. Секретариат проинформировал Рабочую группу о позиции Европейской федерации внутренних портов (ЕФИП) по предложению Европейской комиссии о пересмотренном Регламенте ТЕС-Т (неофициальный документ № 14 SC.3/WP.3 (2022 год)).

23. После представления этих материалов были заданы соответствующие вопросы и предложены темы для дальнейшего рассмотрения. Участникам было предложено ответить на вопросник с несколькими вариантами ответов.

24. 52 % респондентов высказали мнение, что нынешнее состояние сети водных путей категории Е удовлетворяет 60 % потребностей сектора, а 33 % респондентов посчитали, что удовлетворена одна треть потребностей.

25. Для развития сети водных путей категории Е были признаны необходимыми следующие мероприятия:

- устранение недостающих звеньев и узких мест (82 % респондентов);
- улучшение технического обслуживания водных путей и инфраструктуры водных путей (64 %);
- цифровизация бизнес-процессов в секторе, развертывание РИС, внедрение управления коридорами посредством РИС и интеграция с другими видами транспорта (59 %);
- улучшение условий судоходства и управления движением судов, предоставления и обмена данными и повышение устойчивости к изменению климата (половина респондентов);

<sup>9</sup> URL: [www.masterplandiwa.eu](http://www.masterplandiwa.eu).

<sup>10</sup> Реализация систем управления коридорами при помощи речных информационных служб;  
URL: [www.riscomex.eu](http://www.riscomex.eu).

<sup>11</sup> URL: [www.eurisportal.eu](http://www.eurisportal.eu).

- модернизация инфраструктуры водных путей, декарбонизация сектора и создание инфраструктуры для альтернативных видов топлива (45 %).

26. Среди барьеров на пути развития инфраструктуры 73 % респондентов отметили недостаточное финансирование, отсутствие инвестиций, половина респондентов назвали административные барьеры, 41 % — отсутствие квалифицированной рабочей силы, а 32 % — недостаточную нормативную базу и барьеры в планировании и координации инфраструктурных проектов. Было также отмечено следующее: а) следует уделять больше внимания экологическому аспекту инфраструктурных проектов; б) различия в национальных регламентах затрудняют эффективное планирование и координацию трансграничных проектов; и с) из-за существующих барьеров на осуществление проектов требуется больше времени, чем предполагалось изначально.

27. Были указаны следующие меры, которые могут способствовать развитию сети водных путей категории E:

- сокращение разрывов в развитии инфраструктуры внутренних водных путей между странами и/или речными бассейнами (77 % респондентов), что обеспечит одинаковый технический и эксплуатационный уровень и уровень цифровизации различных участков сети;
- интеграция услуг и обмена данными с другими видами транспорта и поставщиками логистических услуг и улучшение координации между заинтересованными сторонами для трансграничных проектов (68 %);
- меры по преодолению последствий низкого уровня воды на европейских реках (59 %);
- больший акцент на изменении структуры товаров, перевозимых внутренним водным транспортом (55 %);
- больший акцент на проблеме изменения климата при планировании инфраструктурных проектов и повышение наглядности инфраструктурных потребностей и проектов для привлечения необходимого финансирования (36 %).

28. Были указаны следующие наиболее актуальные моменты с точки зрения цифровизации бизнес-процессов в секторе:

- более активный обмен данными между органами власти (64 % респондентов);
- совершенствование процессов и поддержки цифровизации (59 %);
- повышение надежности, качества и полезности данных и расширение предоставления данных органами администрации водных путей (55 %);
- цифровая связь между различными видами транспорта (обмен данными с поставщиками логистических услуг) (половина респондентов);
- расширение предоставления данных и услуг для операторов судов и других логистических операций (45 %).

Кроме того, было отмечено, что расширение коммерческих услуг по предоставлению дополнительной информации, связанной с грузовыми и пассажирскими перевозками по внутренним водным путям, может способствовать финансированию цифровой трансформации.

29. 65 % респондентов считают, что в ближайшие годы цифровизация получит такое же значение, как и другие виды деятельности, а 27 % придерживаются мнения, что она имеет ключевое значение для сектора.

30. Критически важными были признаны следующие проблемы и вызовы для цифровизации сектора:

- стандартизация данных (77 % респондентов);
- обмен данными между органами власти, портами, грузоотправителями, операторами судов, терминалами и другими заинтересованными сторонами логистической цепочки внутреннего водного транспорта (73 %);
- обмен данными с другими видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, морским) и повышение качества данных (59 %);
- кибербезопасность (половина респондентов);
- разработка правил и законодательства (45 %);
- расширение цифровой информации для судоходства и разрыв в уровне готовности к внедрению цифровизации между странами Европы (36 %).

31. По мнению респондентов, для повышения привлекательности внутреннего водного транспорта необходимо обеспечить доступность следующих данных до поездки (в синхромодальной системе):

- будущий уровень воды (77 % респондентов) и текущий уровень воды (68 %);
- доступность объектов инфраструктуры судоходного пути (например, загромождения судоходного пути) (77 %);
- доступность причалов (68 %);
- время работы мостов и шлюзов и прогнозируемое расчетное время прибытия (64 %);
- информация о причале (береговая электросеть) (половина респондентов).

Было подчеркнуто, что наличие данных, в частности связанных с планированием рейсов, имеет ключевое значение для развития внутреннего водного транспорта, так же как и наличие данных о сети внутренних водных путей, автомобильных и железных дорог.

32. Наиболее часто упоминались следующие ключевые роли в содействии цифровизации:

- международные организации, речные комиссии и органы по стандартизации (86 % респондентов);
- директивные органы в Европейском союзе и органы администрации водных путей (59 %);
- отрасль (половина респондентов);
- поставщики логистических услуг (45 %);
- поставщики услуг для судоводителей (41 %).

33. Респонденты указали, что для содействия цифровизации в секторе необходимо продолжить разработку следующих стандартов: а) стандарты формата данных для обмена информацией в процессе перевозок по внутренним водным путям, включая данные о грузе и тоннаже; б) стандарты автоматизированного судоходства, безопасной и надежной эксплуатации автономных судов; в) стандарты электронной информации о грузовых перевозках и РИС; и d) стандарты управления активами (ISO 55000 и 55001). Было подчеркнуто, что предпосылкой в этой работе должно стать согласование стандартов на международном уровне.

34. В числе наиболее важных новшеств в области цифровизации в предстоящем десятилетии были выделены: а) внедрение подхода системы систем с точки зрения оптимизации логистических цепочек, эксплуатации различных видов транспорта и соответствующих капиталовложений; б) внедрение электронных документов экипажа и судовых документов и развертывание полномасштабных цифровых услуг для внутреннего судоходства и оформления всех формальностей (таможенный, пограничный контроль и т. д.); в) автоматизированное и «умное» судоходство, новые концепции судов; д) внедрение технологического стандарта 5G; и е) цифровая

трансформация в сфере финансов. Однако для того чтобы в полной мере воспользоваться преимуществами цифровизации, необходима развитая инфраструктура информационных технологий. Далее было отмечено, что экологизация мобильности должна стать новым курсом развития транспортного сектора, основанным на эффективной и взаимосвязанной мультимодальной транспортной системе при поддержке РИС для обеспечения экологичной бункеровки в режиме реального времени.

35. От имени SC.3/WP.3 Председатель поблагодарил докладчиков за их отличные выступления. SC.3/WP.3 решила сохранить этот пункт в повестке дня своих будущих сессий.

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

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

*Документы:* ECE/TRANS/120/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/2021/2

36. SC.3/WP.3 приняла к сведению обновленную информацию Бельгии о подготовительной работе по присоединению к СМВП и приветствовала достигнутый прогресс.

37. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию Украины об обновленном перечне украинских внутренних вод с морским режимом судоходства и внутренних водных путей, относящихся к категории судоходных, утвержденном распоряжением Кабинета министров Украины № 136 от 9 февраля 2022 года. Согласно принципам классификации, установленным СМВП, и в соответствии с законом «О внутреннем водном транспорте», вступившим в силу с 1 января 2022 года, список был расширен за счет устьев Днепра и Южного Буга и 65-километрового участка Днепроовско-Бугского лимана от Кинбурнского буя № 7 до устья Днепра. Украина передаст в секретариат соответствующие обновления к Синей книге.

38. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что комментарии по предложению о внесении поправок в СМВП, изложенному в документе ECE/TRANS/SC.3/2021/2, получены не были. Председатель призвал договаривающиеся стороны СМВП рассмотреть возможные изменения к Соглашению и соответствующим образом проинформировать секретариат.

39. Рабочая группа приняла к сведению переданную секретариатом информацию относительно подготовки к следующим мероприятиям:

а) совместное мероприятие Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) по согласованию СМВП и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП); и

б) рабочее совещание, посвященное развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям, в ходе шестьдесят шестой сессии SC.3.

40. SC.3/WP.3 поддержала предложение секретариата о подготовке совместного рабочего документа SC.3/WP.24, проекта резолюции Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в поддержку контейнерных перевозок по внутренним водным путям и проекта «дорожной карты» для присоединения к Протоколу к СЛКП для предстоящей сессии SC.3.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/10, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/20 и Corr.1

41. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила предложения по поправкам к третьему пересмотренному изданию Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е (Синяя книга), переданные Бельгией и Сербией (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/20 и Corr.1). SC.3/WP.3 поручила секретариату передать SC.3 предложения по поправкам для окончательного утверждения на ее шестьдесят шестой сессии.

42. Рабочая группа обсудила вопрос об улучшении структуры Синей книги (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/10). Бельгия, Болгария и Российская Федерация поддержали предложение дополнить следующий пересмотр Синей книги отдельной таблицей с перечнем недостающих звеньев. SC.3/WP.3 согласилась с этим предложением и поручила секретариату подготовить предложение к шестьдесят второй сессии.

43. По предложению секретариата, которое нашло поддержку Бельгии и Российской Федерации, SC.3/WP.3 сочла целесообразным собрать у государств-членов информацию о таких параметрах водного пути, как ширина канала, фактическая глубина и радиус кривизны, для включения этой информации в Синюю книгу на более позднем этапе или подготовки отдельного документа.

## **VI. Предложение по новой классификации европейских внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4

44. Рабочая группа продолжила обсуждение предложения по новой классификации европейских внутренних водных путей, переданного Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4).

45. Российская Федерация подтвердила свою заинтересованность в работе по обновлению классификации европейских внутренних водных путей и свое участие в работе неофициальной группы экспертов.

46. Европейская комиссия отметила а) необходимость проведения подробного анализа для оценки потенциального влияния новой классификации на международные соглашения и правила Европейского союза; и б) желательность учета в этой работе экологического аспекта, в частности низкого уровня воды на европейских реках и изменения климата. Она напомнила также о процедуре, установленной в соответствии с пунктом 9 статьи 218 Договора о функционировании Европейского союза в отношении любых актов международных органов, которые могут иметь юридические последствия, которой должны следовать все государства — члены Европейского союза.

47. SC.3/WP.3 поручила секретариату включить предложения Европейской комиссии в работу неофициальной группы экспертов. Она решила, что первое совещание этой неофициальной группы экспертов может быть проведено в конце августа или начале сентября 2022 года, и просила секретариат согласовать точную дату с членами Группы.

## **VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня)**

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/11, неофициальный документ № 9 SC.3/WP.3 (2022 год)

48. Рабочая группа продолжила обсуждение возможных поправок, которые необходимо внести в шестой пересмотренный вариант Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), и других вопросов, имеющих отношение к деятельности Группы экспертов по ЕПСВВП. Российская Федерация сослалась на решение шестидесятой сессии SC.3/WP.3 о перечне нерешенных вопросов после принятия шестого пересмотренного издания ЕПСВВП, который должен быть передан Группе экспертов по ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, пункт 54), и дополнительно упомянула предложение по типовому журналу учета сточных вод (поправки к статье 10.06 и новому приложению 12) и языку, который должен использоваться при общении между судовыми и береговыми станциями. Председатель подчеркнул важность последнего вопроса, сослался на обсуждение, состоявшееся в рамках ДК, и рекомендовал SC.3/WP.3 рассмотреть его более подробно.

49. SC.3/WP.3 приняла к сведению последние поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну, принятые ЦКСР на ее осенней сессии 2021 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/11). ЦКСР представила разъяснения. Российская Федерация упомянула, что ни в ЕПСВВП, ни в правилах Российской Федерации не указано минимальное значение концентрации алкоголя в крови, при котором членам экипажа запрещается выполнять свои обязанности, и предложила изучить этот вопрос и собрать информацию других государств-членов. SC.3/WP.3 просила секретариат передать информацию на рассмотрение Группы экспертов по ЕПСВВП.

50. Бельгия упомянула о текущей работе и экспериментальных проектах по автоматизированному судоходству и предложила рассмотреть вопрос об эволюции правил судоходства с целью устранения барьеров для развития автоматизированного судоходства. Этот вопрос может быть включен в повестку дня Группы экспертов по ЕПСВВП.

51. Рабочая группа приветствовала плакат «Сигнализация и судоходная обстановка водного пути», подготовленный ПЛОВПУТ на основе ЕПСВВП 6 (неофициальный документ № 9 SC.3/WP.3 (2022 год)), и приняла к сведению замечания Сербии. От имени Рабочей группы Председатель поблагодарил Сербию за отличную работу и выразил надежду, что русский и французский варианты плаката будут доступны к шестьдесят шестой сессии SC.3 и размещены на сайте Европейской экономической комиссии (ЕЭК).

52. Делегации проинформировали Рабочую группу о текущем состоянии и новых изменениях в своих правилах судоходства. ДК представила участникам сессии информацию о: а) ходе пересмотра Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД); и б) принятии проекта типового журнала учета сточных вод в качестве нового приложения к Рекомендациям по организации сбора отходов с судов, плавающих на Дунае.

53. SC.3/WP.3 решила начать работу над положениями, касающимися автоматизированного и автономного судоходства, в 2023 году с целью разработки рекомендаций в ЕПСВВП.

## **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 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16

54. Рабочая группа одобрила в предварительном порядке проект новой главы, озаглавленной «Специальные положения, применимые к электрическим гребным установкам», и другие предложения по поправкам к приложению к резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/2020/7 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16) и поручила секретариату передать их SC.3 для окончательного утверждения.

55. SC.3/WP.3 продолжила обсуждение вопроса о дальнейшем согласовании приложения к резолюции № 61 с положениями ЕС-ТТСВП и приняла к сведению информацию секретариата о текущей работе Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) по подготовке Европейского стандарта, устанавливающего технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП) (издание 2023 года).

56. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о состоянии и применении резолюции № 15 «Баржи морских судов». Председатель и Российская Федерация представили свои замечания по предыстории, особенностям данного типа судов и изменениям, связанным с количеством и эксплуатацией этих судов, которые произошли после принятия данной резолюции. SC.3/WP.3 решила рассмотреть вопрос о ее возможном обновлении на своей шестьдесят второй сессии и поручила секретариату собрать информацию от органов администрации и судоходных компаний.

## **С. Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (второй пересмотренный вариант резолюции № 21)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1, Add.1 и Amend.1

57. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что дополнений или изменений в перечне приемных пунктов для сбора отходов с судов (добавление 1 к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 21) пока не поступало.

58. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о принятии пересмотренных Рекомендаций по организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю, на девяносто седьмой сессии Дунайской комиссии 15 июня 2022 года. Председатель просил ДК передать принятый текст в секретариат для его публикации в качестве рабочего документа SC.3 для использования в дальнейшей работе.

59. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о ходе работы Подкомитета 2 (ПК) Технического комитета ИСО/ТК 8 по разработке проекта стандарта «Управление отходами, образующимися на борту судов внутреннего плавания».

## **VIII. Модернизация и экологизация сектора внутреннего водного транспорта (пункт 7 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/2, неофициальный документ № 15 SC.3/WP.3 (2022 год)

60. В соответствии с решением, принятым на ее шестидесятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, пункт 35), Рабочая группа продолжила обсуждение вопросов модернизации и экологизации сектора внутреннего водного транспорта.

61. Г-жа Л. Ру (ЦКСР) представила «дорожную карту» ЦКСР по сокращению выбросов внутреннего водного транспорта. Эта «дорожная карта» направлена на то, чтобы в значительной степени устранить выбросы парниковых газов и загрязнителей воздуха в секторе внутреннего водного транспорта к 2050 году и обеспечить руководство разработкой новых финансовых инструментов для достижения этой цели. «Дорожная карта» основана на результатах исследования ЦКСР по энергетическому переходу к отрасли внутреннего водного транспорта с нулевым уровнем выбросов<sup>12</sup>. Она отметила следующие аспекты: а) анализ исходной ситуации на примере инноваций, направленных на сокращение выбросов на переоборудованных существующих судах, и новых экспериментальных проектов; б) прогнозы возможных путей перехода для сектора внутреннего водного транспорта к 2035 и 2050 годам; в) финансовую проблему и соответствующие инвестиции; и д) план осуществления, охватывающий экономические, технические, социальные и нормативные аспекты и перечень возможных мер для обеспечения перехода.

62. От имени Рабочей группы Председатель поблагодарил докладчика за отличное выступление.

63. SC.3/WP.3 приняла к сведению неофициальный документ SC.3/WP.3 № 15 (2022 год), содержащий информацию об исследовании, проведенном совместно Европейской организацией морских портов (ЕОМП) и ЕФПВС.

## **IX. Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня)**

### **A. Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 58)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13, неофициальный документ № 13 SC.3/WP.3 (2022 год)

64. Рабочая группа приняла к сведению представленное секретариатом предложение по обновлению пересмотренной резолюции № 58 на основе рекомендации «Службы движения судов на внутренних водных путях» Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13).

65. Рабочая группа обсудила это предложение и согласилась с основными принципами, которым должен следовать пересмотренный текст, в частности: а) основные принципы, изложенные в резолюции № 58, должны быть в максимально возможной степени сохранены в новом тексте; б) он должен основываться на современных подходах и тенденциях в области служб движения судов (СДС), которые имеют отношение к внутренним водным путям; в) он должен учитывать существующую практику и стандарты РИС; и д) он должен представлять собой полную рекомендацию, которую не следует рассматривать в совокупности с другими документами, однако администрации СДС и компетентные органы должны иметь возможность использовать имеющиеся международные стандарты.

66. Российская Федерация предложила исключить из предлагаемой структуры главы 5.5 «Аудит и оценка СДС на внутренних водных путях», 5.12 «Управление рисками» и 5.13 «Управление качеством».

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

67. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила а) структуру приложения к резолюции № 58 и б) определения, касающиеся СДС на внутренних водных путях, как это указано в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13, с учетом изменений, предложенных Российской Федерацией.

68. SC.3/WP.3 поручила секретариату продолжить эту работу в сотрудничестве с заинтересованными государствами-членами и другими заинтересованными сторонами с целью представления первого проекта на ее шестьдесят второй сессии.

## **В. Другие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/198/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/14

69. SC.3/WP.3 приняла к сведению результаты сопоставления Европейского стандарта для РИС (ЕС-РИС) и резолюций SC.3, имеющих отношение к РИС (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/14), с целью их возможного согласования с ЕС-РИС. Российская Федерация отметила, что некоторые положения могут иметь отношение к резолюциям SC.3, в то время как другие положения не предназначены для администраций, и предложила ограничить процесс согласования теми положениями, которые имеют существенное значение для развертывания РИС. Секретариат предложил SC.3/WP.3 подготовить и вести документ, показывающий различия между резолюциями и ЕС-РИС, на основе документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/14.

70. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата об изменениях в ЕС-РИС, рассмотренных КЕСНИ на его заседании 12 апреля 2022 года. Принятие издания 2023/1 ЕС-РИС запланировано на следующее заседание КЕСНИ в октябре 2022 года.

71. SC.3/WP.3 поддержала предложение секретариата об обновлении резолюций SC.3, которые могут иметь отношение к РИС, и решила включить этот вопрос в повестку дня своей шестьдесят второй или шестьдесят третьей сессии.

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

72. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о проведении Недели РИС КЕСНИ в Берлине с 27 июня по 1 июля 2022 года.

73. Секретариат проинформировал Рабочую группу о наличии печатных экземпляров брошюры «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии».

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/16, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/17, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/18, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/19

74. Секретариат представил SC.3/WP.3 части I–X проекта глоссария терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом. Председатель, Бельгия, Российская Федерация и Украина представили свои замечания.

75. SC.3/WP.3 обсудила части I и II (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/15) и согласовала следующие изменения:

- Часть I «Общие термины»
  - позицию 3 изменить следующим образом:  
Лицо, находящееся на борту судна, осуществляющее командование судном, уполномоченное принимать все решения, касающиеся судоходства и управления судном и имеющее действующее удостоверение судоводителя.
  - позиция 5, заменить слово «пригодное» на «имеющее соответствующее разрешение»; опустить текст в квадратных скобках.
  - исключить позицию 7.
  - позиции 8, 9 и 13, исключить второе определение.
- Часть II «Инфраструктура внутреннего водного транспорта»
  - позиции 24, 27 и 46, опустить текст в квадратных скобках.
  - позиция 28, исключить первое определение.

76. SC.3/WP.3 обсудила части III и IV (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/16) и согласовала следующие изменения:

- Часть III «Перевозка грузов и пассажиров, транспортная документация»
  - исключить позиции 2, 19 и 24.
  - позиции 11 и 48, исключить второе определение.
  - позиция 45, опустить текст в квадратных скобках.
- Часть IV «Сигнализация и судоходная обстановка водного пути»
  - позиция 6, проверить и при необходимости изменить первое определение на русском языке.
  - позиции 18, 23 и 49, исключить второе определение.
  - позиции 32 и 58, опустить текст в квадратных скобках.
  - позиция 55, исключить первое определение.

77. SC.3/WP.3 обсудила части V и VI (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/17) и согласовала следующие изменения:

- Часть V «Правила судоходства»
  - позиции 1, 12 и 18, исключить первое определение.
  - позиции 6, 42 и 70, опустить текст в квадратных скобках.
  - позиция 16, перенести второе определение в часть X.
  - позиции 23 и 76, исключить второе определение.
- Часть VI «Судно и судовое оборудование», позиция 28, исключить второе определение.

78. SC.3/WP.3 обсудила части VII и VIII (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/18) и согласовала следующие изменения:

- Часть VII «Речные информационные службы»
  - позиция 6, исключить второе определение.
  - позиции 11 и 17, опустить текст в квадратных скобках.
  - позиция 19, опустить текст после запятой.
  - позиции 73 и 75, в первом предложении после слова «Информация» добавить «(эксплуатационной службы РИС)» и исключить второе определение.

79. SC.3/WP.3 обсудила части IX и X (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/19) и согласовала следующие изменения:

- Часть IX «Гидрография, метеорология и картография», позиции 22 и 44, исключить первое определение.
- Часть X «Статистика внутренних водных путей», позиция 10, заменить “the maritime register” («морской регистр», в русском варианте — «регистр судов») на “the register of vessels” («регистр судов») (относится только к английскому тексту).

80. SC.3/WP.3 согласилась с другими редакционными поправками, предложенными секретариатом.

81. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила этот проект с учетом изменений, согласованных на сессии. Она решила включить удаленные позиции и новые предложенные термины для части II (судовой груз, фрахтование, договор о фрахтовании и фрахтователь) в список нерешенных вопросов для будущей работы над глоссарием.

82. Рабочая группа поручила секретариату передать проект для его окончательного утверждения на шестьдесят шестой сессии SC.3.

## **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.3/2021/10

83. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию Украины о текущей ситуации и последних изменениях в области признания удостоверений судоводителей и выполнения Директивы (EU) 2017/2397 Европейского парламента и Совета 2017/2397 от 12 декабря 2017 года о признании профессиональных квалификаций для внутреннего судоходства. Заявление Украины прилагается к настоящему докладу.

84. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о а) текущей работе КЕСНИ по обновлению Европейского стандарта квалификаций в области внутреннего судоходства (ЕС–КВС) и б) завершении проекта «КОМПЕТИНГ» и итоговой конференции, состоявшейся 14 июня 2022 года в Роттердаме (Нидерланды).

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, неофициальный документ № 16 SC.3/WP.3 (2022 год)

85. Рабочая группа приняла к сведению образец международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС), выданного Венгрией, и дополнительную информацию о компетентных и уполномоченных органах, которые выдавали МУС в Венгрии в период с 2016 по 2022 год (неофициальный документ № 16 SC.3/WP.3 (2022 год)). Секретариату было предложено а) загрузить образец в базу данных образцов МУС и б) подготовить поправку к приложению IV к резолюции № 40 на основе информации, переданной Венгрией.

86. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о том, что сводный вариант приложения к четвертому пересмотренному варианту резолюции № 40, включая поправки № 1–3, размещен на веб-сайте ЕЭК<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> URL: <https://unece.org/transport/documents/2022/04/standards/international-certificate-operators-pleasure-craft-1>.

87. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о седьмом совещании неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству, которое состоится во второй половине 2022 года, и предварительную повестку дня совещания.

88. SC.3/WP.3 приняла к сведению доклад г-на П. Истхилла (Европейская ассоциация лодочного спорта) о деятельности этой организации в области европейского лодочного спорта и морского туризма на основе принципов устойчивого развития. SC.3/WP.3 предложила Европейской ассоциации лодочного спорта вести сотрудничество по вопросам, представляющим общий интерес.

89. Рабочая группа приняла к сведению информацию Российской Федерации о новых правилах государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, утвержденных приказом Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий от 1 июня 2021 года № 355 «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях».

### **XIII. Тема для обсуждения на шестьдесят второй сессии Рабочей группы (пункт 12 повестки дня)**

90. По предложению секретариата, поддержанному Бельгией и ЕФТ, Рабочая группа решила, что темой ее шестьдесят второй сессии будет «Решение проблем рынка труда и повышение привлекательности сектора».

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

#### **A. Двадцать пятая годовщина создания Европейского союза речного и прибрежного транспорта**

*Документ:* неофициальный документ № 12 SC.3/WP.3 (2022 год)

91. Рабочая группа была проинформирована г-ном В. Хебенстрейтом, Генеральным секретарем ЕСРПТ, о а) двадцать пятой годовщине создания ЕСРПТ, итогах сорок восьмой сессии Исполнительного комитета и двадцать шестой Генеральной ассамблеи ЕСРПТ, состоявшейся в Берлине 31 мая 2022 года; и б) решении Генеральной ассамблеи распустить ЕСРПТ 31 декабря 2022 года. После роспуска ЕСРПТ заинтересованные стороны создадут открытый форум «Морской круглый стол» для обмена информацией и передовым опытом.

92. От имени SC.3/WP.3 Председатель отметил ценный вклад ЕСРПТ в поддержку развития перевозок «река–море» и прибрежного судоходства, представление интересов отрасли на общеевропейском и международном уровнях, развитие сотрудничества и осуществление Вроцлавской декларации министров, а также в деятельность ЕЭК в области внутреннего водного транспорта.

#### **B. Предстоящие мероприятия в европейском секторе внутреннего водного транспорта**

93. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о предстоящих мероприятиях в европейском секторе внутреннего водного транспорта: а) рабочем совещании «Водные пути и городская логистика: каким образом правила могут улучшить связанность различных видов транспорта?», запланированном на 4 июля 2022 года в Брюсселе; и б) Дунайских деловых переговорах 2022 года, которые пройдут 12 и 13 октября 2022 года в Линце (Австрия).

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

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

95. В соответствии со специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием, утвержденными Исполнительным комитетом 5 октября 2020 года, решения, принятые в ходе нынешней сессии, были направлены всем постоянным представительствам в Женеве для их утверждения участвовавшими в работе сессии делегациями в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» в течение не менее 72 часов. Крайний срок по процедуре «отсутствия возражений» истек в пятницу, 15 июля 2022 года, в 18 ч 00 мин (по ЦЕВ), при этом никаких возражений не поступило. Таким образом, решения вышеуказанного совещания считаются принятыми. Соответствующая информация размещена на веб-сайте ЕЭК, см. URL: <https://unece.org/silence-procedure>.

## Приложение

[Язык оригинала: русский]

### **Заявление Украины по пункту 10 повестки дня (пункт 83 доклада)\***

1. Украинская делегация благодарит наших партнеров, которые с пониманием относятся к ситуации в Украине, обусловленной полномасштабной агрессией Российской Федерации в отношении Украины начиная с 24 февраля 2022 года и ведением военных действий на территории Украины, что, в свою очередь, усложняет выдачу/обновление квалификационных украинских документов персонала судов внутреннего плавания. Украиной принято административное решение о продлении действия украинских квалификационных документов, у которых истекает срок действия после 24 февраля 2022 года. На данный момент на европейских внутренних путях у украинского персонала не возникает проблем с документами, срок действия которых закончился после указанной даты.

2. Несмотря на сложные условия работы в ситуации военного времени, Министерство инфраструктуры Украины не прекращает работу по имплементации норм европейского законодательства в национальное законодательство. В части Директивы (EU) 2017/2397 Европейского парламента и Совета 2017/2397 от 12 декабря 2017 года о признании профессиональных квалификаций для внутреннего судоходства:

- принят приказ Мининфраструктуры от 28 января 2022 года № 55 «О некоторых вопросах ведения судового журнала судна внутреннего плавания» — введена единая новая форма судового журнала судна внутреннего плавания, которая соответствует форме, установленной резолюцией Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (CESNI) (Приложение к Резолюции CESNI 2019-II-5 «Стандарты для судового журнала»). Относительно этого приказа хочу выразить особенную благодарность нашим нидерландским коллегам, которые провели с нами необходимые консультативные встречи;
- работа над имплементацией других норм Директивы (EU) 2017/2397 в соответствии с Законом Украины «О внутреннем водном транспорте» продолжается.

---

\* Настоящее приложение издается без официального редактирования.