


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 (пункт 2 повестки дня)	8–9	4
IV. Рабочее совещание «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной 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 международного значения	36–40	10
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е (Синяя книга)	41–43	11
VI. Предложение по новой классификации европейских внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)	44–47	11
VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня)	48–59	12
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (шестой пересмотренный вариант резолюции № 24)	48–53	12
B. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего 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», Rijkswaterstaat¹ (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.

¹ 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 АИС² 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»³, 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)⁴. Этот проект основывается на результатах проекта «Судоходный Дунай» (FAIRway Danube⁵), а его участниками являются Австрия,

² Автоматическая идентификационная система.

³ URL: www.fastdanube.eu.

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

⁵ URL: 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-Т⁶ 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)⁷. 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 WIN⁸ (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;

⁶ Трансевропейская транспортная сеть.

⁷ URL: www.nweurope.eu/projects/project-search/begood.

⁸ URL: 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 CO₂ 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 DIWA⁹ (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 КОМЕКС¹⁰ и европейскую платформу РИС ЕвРИС¹¹. 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);

⁹ URL: www.masterplandiwa.eu.

¹⁰ Реализация систем управления коридорами при помощи речных информационных служб;
URL: www.riscomex.eu.

¹¹ URL: 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 Днестра и Южного Буга и 65-километрового участка Днепроовско-Бугского лимана от Кинбурнского буя № 7 до устья Днестра. 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 выбросов¹². 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 г) 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 г) 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».

¹² URL: 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 ЕЭК¹³.

¹³ 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.