



---

**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 вторая сессия**

Женева, 15–17 февраля 2023 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Автоматизация во внутреннем судоходстве  
и «умное» судоходство****Последние изменения, касающиеся нормативно-  
правовой базы для автоматизированного судоходства****Записка секретариата\*****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).

2. В соответствии с решением Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), принятым на ее шестьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/SC.3/217, пункт 66), Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), возможно, пожелает начать обсуждение положений, касающихся автоматизированного судоходства по внутренним водным путям, и дать секретариату руководящие указания.

---

\* Настоящий доклад был представлен после предельного срока, с тем чтобы отразить в нем самую последнюю информацию.



## II. Обзор нормативно-правовой базы

### A. Международное определение уровней автоматизации во внутреннем судоходстве, представленное Центральной комиссией судоходства по Рейну

3. На своей пленарной сессии в декабре 2018 года в рамках резолюции 2018-II-16 (воспроизведена в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20) Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) приняла первое международное определение уровней автоматизации во внутреннем судоходстве. На своей пленарной сессии осенью 2020 года ЦКСР приняла решение продлить срок действия определений уровней автоматизации во внутреннем судоходстве до 31 декабря 2022 года<sup>1</sup>.

4. В 2022 году ЦКСР опубликовала международное определение уровней автоматизации во внутреннем судоходстве, издание 2022 года<sup>2</sup>, в основу которого лег опыт, накопленный в ходе реализации различных научно-исследовательских и пилотных проектов. Количество уровней автоматизации в издании 2022 года осталось неизменным, были внесены лишь некоторые незначительные изменения. Были также представлены предварительные определения терминов, связанных с автоматизированным судоходством. К изданию 2022 года прилагается пояснительная записка, в которой представлена дополнительная информация, связанная с международным определением уровней автоматизации издания 2022 года.

### B. Правила по автоматизированному судоходству и пилотные проекты

#### a) Сектор морских перевозок

5. В мае 2021 года Комитет ИМО по безопасности на море (КБМ) утвердил результаты анализа нормативно-правовой базы для эксплуатации морских автономных надводных судов (МАНС), в котором дается оценка степени возможного воздействия на существующую нормативно-правовую базу, находящуюся в ведении КБМ, с точки зрения решения вопросов, касающихся эксплуатации МАНС<sup>3</sup>. В апреле 2022 года КБМ приступил к разработке основанного на целях документа, регулирующего эксплуатацию МАНС, и утвердил дорожную карту, содержащую план работы по подготовке документов ИМО для МАНС. Планируется разработать обязательный Кодекс МАНС, который вступит в силу 1 января 2028 года.

6. Комитет по службам управления движением судов (СДС) Международной организации по морским средствам навигационного оборудования занимается разработкой руководства по последствиям эксплуатации МАНС с точки зрения СДС и, в частности, разрабатывает документ, содержащий тематические исследования. В этом документе отмечается, что тематические исследования представляют собой полезный инструмент для разработки документа для обсуждения, цель которого заключается в том, чтобы помочь Комитету выработать единое представление о МАНС и последствиях их эксплуатации с точки зрения обеспечения работы СДС<sup>4</sup>.

7. Примеры международных и национальных руководств и нормативно-правовых документов, касающихся автоматизированных судов:

- Оперативное руководство по проведению безопасных, надежных и устойчивых испытаний морских автономных надводных судов (МАНС), версия 1, изданное Европейским союзом в октябре 2020 года<sup>5</sup>;

<sup>1</sup> [www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/Resolution2020-II-20\\_fr.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/Resolution2020-II-20_fr.pdf).

<sup>2</sup> [www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/DefinitionAutomatisation\\_en.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/DefinitionAutomatisation_en.pdf).

<sup>3</sup> MSC.1/Circ.1638 от 3 июня 2021 года.

<sup>4</sup> <https://academy.iala-aism.org/technical/mass>.

<sup>5</sup> [http://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-11/guidelines\\_for\\_safe\\_mass.pdf](http://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-11/guidelines_for_safe_mass.pdf).

- Циркуляр Морского директората Норвегии RSV 12-2020, в котором изложены требования к документации и принципы, применяемые при административной обработке данных об автономных судах, предназначенных для эксплуатации в режиме полного или частичного дистанционного управления;
- Шестая версия «Принципов работы и кодекса отраслевой практики Соединенного Королевства в области МАНС», опубликованная в ноябре 2022 года;
- Положения для автономного судоходства, разработанные классификационными обществами<sup>6</sup>.

#### б) Сектор перевозок по внутренним водным путям

8. Для того чтобы обеспечить возможность реализации пилотного проекта по автоматизированному судоходству на Рейне, для которого требуется временное отступление от одного или нескольких правил ЦКСР, ЦКСР разработала а) процедуру выдачи разрешения на реализацию пилотного проекта по автоматизированному судоходству на Рейне и б) заявление на получение разрешения на отступление от одного или нескольких правил ЦКСР в рамках пилотного проекта. ЦКСР ведет список компетентных органов, которым следует направлять запрос на получение разрешения на реализацию пилотного проекта в области автоматизированного судоходства, требующего отступления от правил ЦКСР; этот список размещен на веб-сайте ЦКСР. ЦКСР также ведет список международных и национальных пилотных и научно-исследовательских проектов, касающихся автоматизации в области внутреннего судоходства, в котором приводится оценка уровня автоматизации по каждому проекту.

### С. Правила плавания

9. На шестьдесят третьей сессии SC.3 Бельгия представила документ ECE/TRANS/SC.3/2019/13, посвященный согласованию правовых рамок и стратегических областей для стимулирования инноваций во внутреннем судоходстве. В этом документе, в частности, содержатся предложения по оценке положений Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) с точки зрения пробелов, проблем и узких мест, препятствующих развитию автоматизированного судоходства.

10. На своей осенней сессии в 2022 году ЦКСР приняла резолюцию 2022-II-12, в соответствии с которой в Полицейские правила плавания по Рейну была включена новая статья 1.26, касающаяся отступлений для судов, осуществляющих автоматизированное судоходство. Эта статья вступит в силу 1 декабря 2023 года<sup>7</sup>. Группа экспертов ЕПСВВП на своем тридцать восьмом совещании, состоявшемся 13 февраля 2023 года, поддержала предложение о включении в повестку дня своего следующего совещания пункта, касающегося автоматизированного судоходства, для разработки предложения по поправкам для ЕПСВВП.

11. SC.3/WP.3, возможно, пожелает: а) продолжить обсуждение на основе предложения Бельгии пробелов и узких мест в ЕПСВВП, препятствующих развитию автоматизированного судоходства, и б) дать указания Группе экспертов ЕПСВВП относительно ее дальнейшей работы в этой области.

<sup>6</sup> [https://erules.veristar.com/dy/data/bv/pdf/641-NI\\_2019-10.pdf](https://erules.veristar.com/dy/data/bv/pdf/641-NI_2019-10.pdf).

<sup>7</sup> Секретариат выпустит рабочий документ для шестьдесят третьей сессии SC.3/WP.3.