


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту**
**Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях**
Пятьдесят вторая сессия

Женева, 14–16 февраля 2018 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5–6	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	7	4
IV. Итоги шестидесяти первой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня)	8	4
V. Рабочее совещание «Автономное судоходство и внутренние водные пути» (пункт 4 повестки дня)	9–30	4
VI. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)	31–35	9
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	31	9
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»)	32	9
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49)	33–34	10
D. Карта Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30)	35	10

* Вторично переиздано по техническим причинам 11 марта 2019 года.

GE.18-10370 (R) 110319 110319



* 1 8 1 0 3 7 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VII.	Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня).....	36–51	10
A.	Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24)	36–40	10
B.	Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (второй пересмотренный вариант резолюции № 22).....	41–44	11
C.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61)	45–49	12
D.	Электронные инструменты в поддержку внутреннего водного транспорта	50–51	12
VIII.	Третье совещание специальной группы по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту (пункт 7 повестки дня).....	52–60	13
IX.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня).....	61	14
X.	Содействие развитию речных информационных служб (РИС) и другие информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня)	62–66	15
A.	Итоги проведения Недели РИС (20–24 ноября 2017 года, Братислава).....	62	15
B.	Обновление резолюций ЕЭК ООН, касающихся РИС	63–65	15
C.	Сотрудничество с рабочей группой «Форум ГИС Дунай»	66	15
XI.	Прогулочное плавание (пункт 10 повестки дня)	67–73	15
A.	Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию	67–70	15
B.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) и Руководящие принципы для резолюции № 40.....	71–72	16
C.	Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52).....	73	16
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня).....	74–78	17
A.	Конференция «Будущее реки Одра».....	74	17
B.	Откомандирование работников в Европейском союзе применительно к внутреннему судоходству	75–76	17
C.	Терминология, используемая для сопоставительного анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта	77	17
D.	Рабочее совещание по статистике внутреннего водного транспорта	78	17
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня).....	79	17

I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее – Рабочая группа, или SC.3/WP.3) провела свою пятьдесят вторую сессию 14–16 февраля 2018 года в Женеве.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Украины, Хорватии и Швейцарии.
3. На сессии был представлен Европейский союз. Были также представлены следующие межправительственные организации: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайская комиссия (ДК), Мозельская комиссия (МК) и Международная комиссия по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава, или КС). На сессии присутствовали делегации Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Международной ассоциации морских средств навигационного оборудования и маячных служб (МАМС), Международной ассоциации, представляющей взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе (ИВР) и Всемирного морского университета (ВМУ). По приглашению секретариата на сессии присутствовали также делегации Регистра Ллойда (РЛ), Норвежского форума по автономным судам (НФАС)/«СИНТЕФ-оушн», ДИМЕКК и Мореходного училища Харлингена.
4. Сессию открыл директор Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) г-н Ли Юйвэй. Он приветствовал участников и подчеркнул значение Международной министерской конференции, которая будет проведена совместно ЕЭК ООН и Министерством морского хозяйства Польши 18–19 апреля 2018 года во Вроцлаве (Польша). Далее он отметил прогресс, достигнутый в осуществлении Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и проинформировал участников сессии о работе восьмидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), которая состоится 20–23 февраля 2018 года, и в частности его министерского сегмента, связанного с выработкой политики по вопросам интермодальности. Он пожелал участникам плодотворной и успешной работы.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/103,
неофициальный документ № 1 SC.3/WP.3 (2018 год)

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня со следующими изменениями:
 - добавить «Электронные инструменты в поддержку внутреннего водного транспорта» в качестве пункта 6 d) повестки дня;
 - добавить «Откомандирование работников в Европейском союзе применительно к внутреннему судоходству», «Терминология, используемая для сопоставительного анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта» и «Рабочее совещание по статистике внутреннего водного транспорта» в пункте 11 повестки дня «Прочие вопросы».

Предварительная повестка дня была дополнена неофициальным документом № 1 SC.3/WP.3 (2018 год) для учета неофициальных документов № 2–12 SC.3/WP.3.

6. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, будут отражены только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

7. По предложениям Австрии и Словакии г-н И. Игнатов (Болгария) был переизбран Председателем нынешней и пятьдесят третьей сессий Рабочей группы.

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

Документ: ECE/TRANS/SC.3/205

8. Рабочая группа отметила основные решения, принятые Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) на ее шестьдесят первой сессии (4–6 октября 2017 года): а) принятие поправок к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП); б) принятие второго пересмотренного варианта приложения к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49) в качестве резолюции № 87; с) принятие поправок к Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) в качестве резолюции № 88; d) принятие поправок к резолюции № 40 в качестве резолюции № 89 и Руководящим принципам для резолюции № 40, а также решения по другим вопросам.

V. Рабочее совещание «Автономное судоходство и внутренние водные пути» (пункт 4 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/1,
неофициальные документы № 7 и 9 SC.3/WP.3 (2018 год)

9. Рабочее совещание «Автономное судоходство и внутренние водные пути», состоявшееся 14 февраля, было совместно организовано предприятием «Фламандские водные пути н.в.» и ЕЭК ООН. На рабочем совещании были рассмотрены существующие подходы, нынешнее положение дел и прогресс в сфере автономного судоходства, а основное внимание было уделено аспектам автоматизации, которые могут стимулировать экономическое развитие внутреннего водного транспорта, и соответствующим инструментам политики.

10. Основными докладчиками были г-н Дж. Фэншоу, Председатель Рабочей группы по нормативному регулированию морских автономных систем (МАСРВГ) (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), г-жа А.-С. Паувелин («Фламандские водные пути н.в.», Бельгия), г-н Ф. Гишар (Глобальный форум для согласования правил в области транспортных средств), г-н Ф. Закариэ (МАМС), г-н Б. Бойер (ЦКСР), г-н Г. Вроманс (Регистр Ллойда), г-н Э. Й. Рёдсет (НФАС/«СИНТЕФ-оушн»), г-н Ю. Меренлуото (ДИМЕКК), г-н Й. Болл (Мореходное училище Харлингена), г-н Т. Фонсека и г-н М. Балдауф (ВМУ). Функции координатора выполнял г-н Дж. Фэншоу.

11. Г-н Фэншоу начал с краткого обзора тем, предложенных для рабочего совещания, и желаемых результатов. Он рассказал о работе, проводимой МАСРВГ в области морских автономных надводных судов (МАНС), последних изменениях, преимуществах и вызовах, связанных с автономным судоходством. Он далее кратко описал сферу применения морских автономных систем и привел ряд примеров беспилотных судов, включая беспилотные подводные аппараты, дистанционно управляемые аппараты и беспилотные воздушные системы. Среди важнейших вопросов были упомянуты безопасная эксплуатация, ответственное владение, признанная аккредитация, профессиональная подготовка и интеграция в морскую сферу. Достигнутые в последнее время результаты работы по созданию нормативной базы МАНС включают отраслевые кодексы, кодексы поведения и практику, правила ЛР для морских беспилотных систем, документы ИМО и документы, разработанные

МАСРВГ и ИМО, в частности предварительную оценку МАСРВГ, которые будут приняты Комитетом по безопасности на море в мае 2018 года.

12. Г-жа Паувелин представила обзор деятельности и задач предприятия «Фламандские водные пути н.в.» в области инноваций и автономного судоходства на внутренних водных путях. В качестве первого шага в 2015 году были определены выгоды и последствия применения автономного судоходства; оценка существующей нормативно-правовой базы, проведенная в 2016 году, позволила выявить пробелы в нормативно-правовой базе для экипажей, движения судов и перевозок опасных грузов и предложить возможные решения. Следующим шагом стали создание совместно с Нидерландами тестовых зон в приграничном районе и адаптация фламандского законодательства с целью обеспечения автономного судоходства по внутренним водным путям к 2020 году. К числу других проблем относятся необходимость разработки международных технических требований и требований безопасности, общественное признание, кибербезопасность и пр. В этой связи представитель ИВР добавил, что в качестве ключевых аспектов следует также рассмотреть вопросы ответственности, частного права и защиты данных.

13. Секретариат Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств представил работу ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) и прогресс, достигнутый в автомобильном секторе. В качестве перспективной была выделена задача будущего сближения концепций автономных и подключенных транспортных средств. Среди существующих проблем секретариат упомянул отсутствие массового рынка и опыта, а также потребность в технических требованиях к новым продуктам, отсутствие нормативной базы и пр. Секретариат особо отметил также текущую работу над новыми правовыми документами, направленную на установление предписаний для более высоких уровней автоматизации, и упомянул о деятельности Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части – вспомогательном органе Всемирного форума, касающейся автоматических функций рулевого управления и кибербезопасности, в частности Руководящих положений о кибербезопасности и защите данных, принятых в марте 2017 года, и Целевой группы по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи.

14. Г-н Закариэ рассказал о деятельности МАМС в области автономного судоходства. Необходимым условием для развития автономного судоходства является разработка концепции электронной навигации, включая бортовые навигационные системы, управление информацией о береговых средствах и движении судов и инфраструктуре связи судно–берег и берег–берег. В настоящее время МАМС работает над следующими вопросами: а) портфолио морских служб (МСП) – программное обеспечение, содержащее важнейшую информацию для судоходства, которая должна автоматически передаваться на судно; б) устойчивая система позиционирования, навигации и синхронизации (PNT) как реакция на возросшую зависимость от автоматизированных систем; в) гармонизированные стандарты моделирования данных; и д) возможность подключения автономных судов через платформу морских коммуникаций (MCP), систему обмена данными ОБЧ (VDES), «умную» навигацию и другие проекты¹. Он отметил, что для создания необходимой инфраструктуры и береговых служб потребуется много времени.

15. Г-н Бойер сообщил о текущей деятельности ЦКСР в области инноваций и цифровых технологий, включая автоматизированное и автономное судоходство. В настоящее время ЦКСР работает над определением уровней автоматизации во внутреннем судоходстве, с тем чтобы провести юридический анализ для следующих этапов, разработать международные правила и принять во внимание особенности внутреннего судоходства по сравнению с морским судоходством. Были предложены уровни автоматизации 1–5. Базовым является уровень 0 (без автоматизации). Цели и последующие обсуждения будут касаться разработки всеобъемлющего международного определения уровней автоматизации, что создаст основу для будущей работы по автономному судоходству и использования синергизма с

¹ Очень высокая частота.

деятельностью других организаций, в частности с Целевой группой 204 по кибербезопасности во внутреннем судоходстве Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС).

16. Г-н Вроманс ознакомил участников с подходом классификационных обществ и проинформировал их о деятельности РЛ в области киберсистем и кибербезопасности. Он подчеркнул, что главной целью классификационных обществ в области киберсистем является обеспечение того, чтобы новые технологии не несли с собой ключевых рисков в ходе их применения. Было отмечено, что в настоящее время не существует предписывающих правил или международных стандартов для этой инновационной технологии. Деятельность РЛ в киберпространстве направлена на внедрение новых значений классов, процедур и руководств, включая утверждение типа компонентов с киберсистемами. Далее он упомянул о результатах выполненной за последнее время работы РЛ в обеспечении кибербезопасности и ознакомил с проектами по безопасной эксплуатации автономных судов и кибербезопасности, в которых участвовал РЛ.

17. Г-н Рёдсет представил обзор деятельности СИНТЕФ и НФАС в области МАНС. Автономные и беспилотные суда различаются по зонам плавания и распределению функций между автоматизированной системой и оператором, и исходя из этого были введены категории уровней автономии и типов МАНС. Среди преимуществ автономного судоходства он упомянул об уменьшении общих транспортных издержек, эффективности использования энергии, большей производительности, безопасности и экологизации. В числе выявленных препятствий были отмечены кибербезопасность, береговая инфраструктура, правовые аспекты, ответственность и частное право. Было указано, что автономное судоходство не будет ограничено полностью беспилотными судами. Далее он описал основные области применения и проекты в области автономных судов в Норвегии. В заключение он подчеркнул важность автономного судоходства, новых бизнес-моделей и роль международного сотрудничества.

18. Г-н Меренлуото проинформировал участников о деятельности и задачах проекта «Одно море – автономная морская экосистема»², в котором одним из ключевых партнеров является ДИМЕКК. Главная цель заключается в том, чтобы возглавить работу по созданию автономной морской экосистемы к 2025 году на основе цифровых технологий в морской отрасли. Для этой цели были разработаны «дорожные карты» с перспективой до 2025 года для обеспечения плавного перехода от судов с дистанционным управлением к полностью автономным судам; в них охвачены оперативные и технические аспекты, безопасность и надежность, нормативная деятельность, управление движением и этические вопросы. Он рассказал также об организационной структуре, деятельности рабочих групп, проектах исследований и разработок, испытательных площадках, расположенных в Финляндии, и последних событиях. Среди ключевых вопросов он упомянул интеллектуальную инфраструктуру, функциональную совместимость, модели общей и эксплуатационной безопасности, взаимодействие между различными типами судов в переходный период, кибербезопасность и совместимость морских судов и судов внутреннего плавания.

19. В своем выступлении г-н Болл выделил проблемы, касающиеся автономного судоходства, которые возникнут у образовательных учреждений, в частности в связи с новым законодательством Европейского союза в отношении профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве: правовые рамки, подготовка и навыки, необходимые для полностью автономных и частично автономных судов. Он представил два проекта для обучения по вопросам автономного судоходства в училище: учебное судно «Принсес Максима», оснащенное автономным рулевым устройством и тренажерами, а также комплексный навигационный тренажер для внутреннего судоходства.

² «Одно море» – это бизнес-проект, в котором в качестве основных партнеров выступают компании АББ, «Карготек», «Эриксон», «Финферриз», «Финпилот пилотажа», «Мейер Турку», «Роллс-Ройс», «Тьетто», «Вяртсиля» и др.

20. Презентация г-на Фонсека и г-на Балдауфа была посвящена исследовательской работе ВМУ по МАНС. Г-н Балдауф продолжил выступление, анализируя различия между автономными и беспилотными судами. Он кратко изложил технологическую эволюцию МАНС, проблемы и возможности МАНС и подчеркнул необходимость обновления документов ИМО для охвата этих типов судов. В настоящее время ВМУ участвует в проекте Международной федерации транспортников по автономным технологиям на различных видах транспорта. Он представил проводимое ВМУ исследование, посвященное интеграции автономных судов в существующие схемы движения с использованием «смешанных» транспортных сценариев, и предварительные замечания. Дальнейшие исследования будут включать изучение воздействия погодных условий и условий окружающей среды, влияния усталости, систем поддержки принятия решений и других аспектов.

21. Секретариат представил переданные ИМО документы с решениями девяносто восьмой сессии Комитета по безопасности на море относительно предварительной нормативной проработки вопроса об использовании МАНС (неофициальный документ № 7 SC.3/WP.3 (2018 год)), материалы консультационного центра «Хансеатик транспорт консалтанси» о возможностях анализа инновационных решений для судоходства на внутренних водных путях в регионе Берлин–Бранденбург (неофициальный документ № 9 SC.3/WP.3 (2018 год)) и информацию Амстердамского института перспективных решений для городов о проекте «Робоут».

22. После презентаций участники выступили с заявлениями, комментариями и сообщениями:

a) ЕСРПТ подчеркнул необходимость повышения привлекательности применения цифровых технологий, автономного судоходства и модернизации флота для инвестиций.

b) Европейская комиссия поддержала эту исследовательскую работу и проинформировала участников о приглашении принять участие в проекте для автономных судов, направленном на разработку интегрированных технологий автоматизации, с бюджетом 10–20 млн евро. По ее мнению, этот вопрос следует рассматривать комплексно в контексте создания интеллектуальной системы внутреннего водного транспорта с использованием подхода на основе услуг и РИС в качестве одного из объединяющих элементов. Кроме того, с точки зрения эксплуатации и обслуживания сектор внутреннего водного транспорта мог бы задействовать широкий опыт, накопленный в железнодорожном и автомобильном секторах. Платформой для развития автономного внутреннего судоходства могла бы также послужить Цифровая зона внутреннего судоходства (ДИНА).

c) ЦКСР указала, что нормативная база ИМО не применима к внутреннему судоходству, и поэтому крайне важно искать синергизм между внутренним судоходством и морским сектором.

d) Австрия отметила, что в случае беспилотных судов необходимы автономные системы для выполнения всех функций членов экипажа, таких как техническое обслуживание, пожаротушение, швартовка. Поэтому полезным было бы решение, предусматривающее автоматические функции рулевого.

e) ИВР (также от имени Европейского союза барж) акцентировала внимание на актуальности этой темы. Для промышленности и страхового сектора важна определенность в отношении будущих инвестиций с точки зрения будущего развития, возможностей и нормативно-правовой базы при надлежащем учете этических аспектов. ИВР пригласила участников на рабочее совещание по автономному судоходству, которое состоится 17 мая 2018 года в Страсбурге, Франция, в рамках конгресса ИВР.

f) Комиссия по реке Сава подчеркнула, что задача государств-членов, речных комиссий и ЕЭК ООН заключается в том, чтобы прилагать усилия для разработки нормативно-правовой базы в качестве первого шага для реализации этой концепции отрасли. Кроме того, следует учитывать совместимость между морским судоходством и внутренними водными путями.

g) СИНТЕФ отметил, что рабочее совещание продемонстрировало прогресс в ограниченных тестовых зонах с применением особых условий и оборудования, поэтому можно предположить, что в ближайшие годы автономное судоходство по внутренним водным путям будет постепенно развиваться в рамках отдельных транспортных систем, что дает дополнительное время для разработки правил.

h) Координатор дискуссии отметил, что в будущих автономных системах судоходства необходимо использовать имеющийся опыт и что одной из ключевых задач является развитие корпоративных инфраструктур в области мультимодальных перевозок.

23. Проведенный после этого круглый стол был посвящен вопросам внедрения цифровых технологий, приоритетам, преимуществам и трудностям в сфере автономного судоходства по внутренним водным путям и его взаимодействия с сектором морских перевозок. Рассматривались следующие основные темы:

- общая терминология;
- экономические выгоды;
- обеспечение привлекательности автономного судоходства для инвестиций;
- синергизм с сектором морских перевозок;
- более гибкий подход в обоих секторах;
- автономное судоходство и внедрение цифровых технологий;
- условия страхования;
- поддержка общественности; и
- этические аспекты.

24. Было отмечено, что, хотя подходы, используемые в секторах внутреннего плавания и морских перевозок, имеют много общего, во внимание следует принимать и существующие между ними различия, но стремиться при этом к синергическому взаимодействию в области технологии, кибербезопасности и по другим аспектам.

25. Участники согласились с тем, что для развития этой концепции первостепенное значение имеет международное сотрудничество, в частности в деле создания международной нормативно-правовой базы.

26. SC.3/WP.3 подготовила предварительные выводы на основе откликов на вопросник с многовариантным выбором ответов, распространенный секретариатом в ходе рабочего совещания:

- большинство респондентов считают, что концепция автономного судоходства уже актуальна или станет актуальной в ближайшие годы;
- что касается уровней автоматизации, применимых в секторе судоходства по внутренним водным путям, то были отмечены гибридные решения, суда с экипажем малой численности, «умные» суда и дистанционно управляемые беспилотные суда;
- по мнению почти половины респондентов, для автономного судоходства пригодны суда всех типов, тогда как другие опрошенные назвали конкретные типы судов (баржи в составах плавучих средств, паромы, моторные грузовые суда и суда других типов).

27. В числе преимуществ автономного судоходства респонденты отметили:

- минимизацию риска, обусловленного человеческим фактором;
- повышение безопасности судоходства;
- снижение затрат по прошествии времени;
- повышение эксплуатационной эффективности и сокращение сроков перевозки;
- уменьшение воздействия на окружающую среду.

28. Были упомянуты следующие потенциальные риски и проблемы в сфере автономного судоходства:

- недостаточность нормативно-правовой базы;
- расходы на модернизацию, оборудование, суда новых типов, центры управления;
- трудности и проблемы, связанные с технологиями автоматизации;
- потребность в новых принципах управления безопасностью и оценки безопасности; а также
- потребность в новых квалификациях и процедурах оценки.

29. Было отмечено, что дополнительные преимущества автономного судоходства на общеевропейском уровне будут заключаться в согласованности подходов и обмене передовым опытом; стимулировании инноваций; повышении конкурентоспособности и привлекательности сектора; обеспечении безопасности судоходства и повышении мобильности.

30. В числе приоритетных видов деятельности и последующих шагов для развития автономного судоходства на внутренних водных путях, поддержанных более чем третью респондентов, были названы: а) научные исследования и разработки в области технологий автоматизации; экспериментальные проекты и испытания; б) формирование законодательной базы; в) распространение информации; и д) разработка условий страхования.

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

A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)

Документы: ECE/TRANS/120/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/205

31. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о том, что в Договорную секцию Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций были направлены поправки к СМВП, принятые SC.3 на ее шестьдесят первой сессии, с меморандумом о том, чтобы уведомления депозитария направлялись в соответствии со статьей 13 СМВП.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/10

32. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила предложение о поправке, представленное Украиной (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/10), и просила секретариат передать его SC.3. Представитель Бельгии проинформировал участников сессии о текущей работе по составлению перечня изменений в сети инфраструктуры внутреннего водного транспорта во Фламандском регионе.

С. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (второй пересмотренный вариант резолюции № 49)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2

33. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что второе издание Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е размещено на веб-странице SC.3.

34. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о ходе консультаций с Европейской комиссией по вопросу о согласовании резолюции № 49 и регламента № 1315/2013 Европейского союза и поручила секретариату продолжать консультации.

Д. Карта Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30)

35. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о подготовке обновленной карты Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30) на основе последних вариантов СМВП и Синей книги. Председатель предложил включить этот пункт в повестку дня следующей сессии SC.3/WP.3 и упомянул некоторые аспекты, которые также можно было бы рассмотреть: обратная связь, удобство использования и практические выгоды для судовладельцев и операторов судов.

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

А. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/2017/7, ECE/TRANS/SC.3/2017/10, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/2, ECE/TRANS/2018/15, неофициальный документ № 6 SC.3/WP.3 (2018 год)

36. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что резолюция № 88, размещена на веб-странице SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.1).

37. SC.3/WP.3 одобрила проект поправок к ЕПСВВП:

а) *изменить* пункт 2 статьи 6.31 «Звуковые сигналы во время стоянки»:

«2. В толкаемых составах предписания пункта 1 применяются только к буксиру-толкачу. В счаленной группе предписания применяются только к одному судну группы. В буксируемом составе предписания применяются к буксиру и к последнему судну состава».

б) в пунктах 1 и 2 статьи 7.08 *заменить* слово «судов» на «судов и составов»;

в) *изменить* пиктограмму С.5, как это указано в пункте 16 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/2, а также описание сигнального знака С.5 в приложении 7 *следующим образом*:

«С.5 Фарватер удален от ~~правого (левого)~~ берега, на котором установлен **сигнальный знак**; цифра, нанесенная на сигнальном знаке, указывает измеренное от знака расстояние в метрах, на котором следует держаться судам».

38. Рабочая группа приняла к сведению решения, принятые Группой экспертов по ЕПСВВП на ее двадцать седьмом совещании, состоявшемся 13 февраля 2018 года. Секретариат проинформировал SC.3/WP.3 о том, что полный доклад о работе совещания будет опубликован в качестве рабочего документа пятьдесят третьей сессии SC.3/WP.3.

39. Рабочая группа приняла к сведению информацию о том, что следующее – двадцать восьмое – совещание Группы экспертов по ЕПСВВП намечено на 26 июня 2018 года и приурочено к пятьдесят третьей сессии SC.3/WP.3.

40. Рабочая группа приняла к сведению информацию ЦКСР о последних поправках к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР), касающихся судоводителя, обязанности использовать точки подключения к береговой электросети для некоторых особых мест для стоянки и учета Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания.

В. Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (второй пересмотренный вариант резолюции № 22)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2017/11 и Rev.1,
ECE/TRANS/SC.3/2017/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/3,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/4

41. Рабочая группа обсудила и в предварительном порядке одобрила проект главы 14 «Региональные и национальные особые предписания» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/3) с учетом поправок, предложенных на сессии.

42. Рабочая группа рассмотрела и в предварительном порядке одобрила поправки к приложению 1 «Ритмичные огни» на основе рекомендации E-110 «Ритмичные характеристики огней на средствах навигационного оборудования» МАМС (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/4) с учетом изменения последней колонки в пункте 3.1 таблицы 2, предложенного Австрией.

«Красный одиночный проблесковый огонь может использоваться для обозначения:

- правой стороны фарватера;
- фарватера возле правого берега.

Зеленый одиночный проблесковый огонь может использоваться для обозначения:

- левой стороны фарватера;
- фарватера возле левого берега.

Желтый одиночный проблесковый огонь может использоваться для обозначения:

- специального знака;
- перевального знака».

43. В соответствии с предложением, представленным МАМС, SC.3/WP.3 решила рассмотреть на своей следующей сессии Руководящие принципы МАМС «Выбор ритмичных характеристик и синхронизация огней для средств навигационного оборудования» (G1116, декабрь 2016 года) в качестве основы для возможных поправок к СИГВВП.

44. Рабочая группа приняла к сведению решение двадцать седьмого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП относительно нового проекта СИГВВП и просила Группу подготовить предложение для рассмотрения SC.3/WP.3.

С. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 и Amend.1-4,
ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/9,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8, ECE/TRANS/SC.3/2017/14,
ECE/TRANS/SC.3/2017/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/7,
неофициальный документ № 3 SC.3 (2017 год),
неофициальный документ № 7 SC.3/WP.3 (2017 год),
неофициальный документ № 2 SC.3/WP.3 (2018 год)

45. Рабочая группа приняла к сведению доклад о работе десятого совещания Группы добровольцев по резолюции № 61 (2–3 октября 2017 года, Женева) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5).

46. Рабочая группа решила вернуться к обсуждению предложений по поправкам к резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/9 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5) и предложений о согласовании технических предписаний для судов внутреннего плавания в резолюции № 61 с Европейским стандартом, устанавливающим технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6), на своей следующей сессии.

47. SC.3/WP.3 приняла к сведению завершение подготовки секретариатом текста ЕС-ТТСВП (издание 2015 года) на русском языке и просила секретариат обобщить эти тексты.

48. Рабочая группа приняла к сведению информацию о нормах, касающихся судов портового и рейдового плавания, переданную Российской Федерацией в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/7, и дополнительную информацию Российской Федерации.

49. SC.3/WP.3 была проинформирована ДК о решениях, принятых на ее восемьдесят девятой сессии (13 декабря 2017 года, Будапешт), которые имеют отношение к техническим предписаниям для судов внутреннего плавания.

Д. Электронные инструменты в поддержку внутреннего водного транспорта

50. Рабочая группа приняла к сведению выступление г-на Ф. Андрицоса (Объединенный исследовательский центр Европейской комиссии) об инициативах Европейской комиссии относительно будущего внедрения электронных средств для внутреннего водного транспорта. Роль Объединенного исследовательского центра в нормотворческом процессе для внутреннего водного транспорта заключается в оказании научно-технической поддержки Генеральному директорату по мобильности и транспорту в деле создания базы данных, предусмотренной в директиве 2017/2397/ЕС, и предоставлении вариантов для электронной системы поддержки внутреннего водного транспорта. Эта работа основывается на стратегии цифрового единого рынка, плане действий электронного правительства (eGovernment) и концепции ДИНА. В частности, он описал: а) архитектуру, основные составляющие элементы и принципы работы центральной базы данных, которые в настоящее время

разрабатываются, б) порядок обмена с национальными реестрами государств-членов и взаимодействие с национальными органами и с) концепцию виртуального судна. В заключение он отметил дальнейшие задачи и трудности, включая правовые аспекты, конфиденциальность и защиту данных, будущий надежный дизайн и другие вопросы.

51. SC.3/WP.3 поблагодарила г-на Андрицоса за представленную информацию и просила секретариат информировать ее о любых дальнейших изменениях в Европейской комиссии в связи с электронными базами данных в области внутреннего водного транспорта и смежными вопросами.

VIII. Третье совещание специальной группы по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту (пункт 7 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8, неофициальные документы № 2–4, 8, 10, 11 и 12 SC.3/WP.3 (2018 год)

52. Рабочая группа обсудила и доработала проект декларации министров на основе замечаний Австрии, Бельгии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Украины, Комиссии по реке Сава и ЕСПИТ (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8, неофициальные документы № 8, 10, 11 и 12 (2018 год)).

53. SC.3/WP.3 решила внести следующие изменения:

- *добавить* заголовок «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте» и *перенести* подзаголовок «Преамбула», указав его после первого абзаца;
- по всему тексту *заменить* «правительства» на «страны»;
- *внести* некоторые редакционные поправки.

54. SC.3/WP.3 решила изменить текст преамбулы следующим образом:

- в первом абзаце после слов «Целей устойчивого развития» *добавить* «как составной части новой Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, принятой на саммите Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию 25 сентября 2015 года, имеющих отношение»;
- в четвертом абзаце *заменить* «включая присущие ему экономии за счет масштаба, безопасность» на «особенно его уровень безопасности»;
- в пятом абзаце *заменить* «в частности для районов, не имеющих выхода к морю» на «в том числе для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю»;
- *изменить* седьмой и восьмой абзацы;
- в двенадцатом абзаце *исключить* слова «для всех ключевых участников отрасли» и *заменить* «экологии и» на «экологических аспектов, логистики, привлекательности и»;
- в тринадцатом пункте *заменить* «международным организациям» на «всем заинтересованным сторонам».

55. По итогам обсуждения SC.3/WP.3 решила изменить подпункты а)–с) части, посвященной целям и действиям.

56. SC.3/WP.3 решила изменить «Стратегические действия на основе этих целей, которые следует предпринять» следующим образом:

- *изменить* пункты 1 и 2 следующим образом:

«1. Министры предлагают странам, не имеющим достаточной нормативной базы для внутреннего водного транспорта, использовать международные

конвенции Организации Объединенных Наций в области внутреннего водного транспорта и рассмотреть возможность присоединения к ним;

2. Министры отмечают важность двусторонних и многосторонних договоров и соглашений для развития международных транспортных и трансграничных систем»;

- *исключить* пункты 3, 17, 23, 4 (первое предложение);
- *изменить* пункты 4–7, 11–13, 15, 16, 20, 22–23 и 26 с учетом итогов обсуждения;
- *вынести* вторую часть пункта 8 в качестве отдельного стратегического действия и *изменить* следующим образом:

«Министры приветствуют усилия, направленные на обеспечение полной интеграции основных внутренних водных путей международного значения в международные транспортные сети, с тем чтобы упростить доступ к финансовым ресурсам международных финансовых учреждений для их развития»;

- *изменить* первое предложение пункта 19 *следующим образом*:

«Министры признают необходимость обеспечения равных условий для различных видов транспорта»;

- *изменить* пункт 22 *следующим образом*:

«Министры предпримут разумные меры для обеспечения признания удостоверений членов экипажей и судовых документов с целью улучшения свободы передвижения судов и мобильности судовых экипажей»;

- *добавить* после пункта 24 новый пункт *следующего содержания*:

«Министры призывают повысить роль грузового и пассажирского транспорта, а также прогулочного судоходства на внутренних водных путях в целях социально-экономического развития и расширения международного сотрудничества»;

- в пункте 25 *заменить* «эгидой» на «патронатом».

57. Рабочая группа поручила секретариату распространить окончательный проект к 1 марта 2018 года и после этой даты принимать только незначительные редакционные поправки.

58. Рабочая группа приняла к сведению информацию Польша о месте проведения Международной конференции по внутреннему водному транспорту (18–19 апреля 2018 года, Вроцлав (Польша)), логистических аспектах, веб-сайте и связанных с этим вопросах.

59. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о подготовке к подписанию декларации, приглашениях для стран и других заинтересованных сторон, о программе конференции и других соответствующих вопросах.

60. По предложению Российской Федерации SC.3/WP.3 просила секретариат и принимающую страну продолжить подготовительную работу и предоставить необходимую информацию в кратчайшие сроки.

IX. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня)

61. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о принятии директивы (EU) 2017/2397 Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, отменяющей директивы 91/672/ЕЕС и 96/50/ЕС.

X. Содействие развитию речных информационных служб (РИС) и другие информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня)

A. Итоги проведения Недели РИС (20–24 ноября 2017 года, Братислава)

62. Рабочая группа приняла к сведению информацию Председателя о совещании по общим вопросам и совещаниях международных групп экспертов, проведенных в ходе Недели РИС. Неделя РИС была организована Агентством развития водного транспорта (АРВД) и Министерством транспорта и строительства Словацкой Республики при участии Группы поддержки Недели РИС проекта «Виадонау». Следующая Неделя РИС состоится 11–15 июня 2018 года в Роттердаме (Нидерланды).

B. Обновление резолюций ЕЭК ООН, касающихся РИС

Документы: ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1,
ECE/TRANS/SC.3/198, ECE/TRANS/SC.3/199,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6/Rev.1

Стандарты для извещений судоводителям (ИС) и СОЭНКИ для внутреннего судоходства

63. Новые варианты стандартов ИС и СОЭНКИ для внутреннего судоходства, подготовленные Международной группой экспертов по РИС, размещены на портале Европейской комиссии по вопросам улучшения регулирования для публичных консультаций и будут представлены Комитету по внутреннему водному транспорту (26 февраля 2018 года, Брюссель).

Стандарты для системы обнаружения и отслеживания судов (VTT) и АИС для внутреннего судоходства

64. Европейская комиссия пересмотрела стандарт VTT, а затем провела публичные консультации на портале Комиссии по вопросам улучшения регулирования.

Международная система электронных судовых сообщений (МЭС)

65. Группа экспертов МЭС представит Европейской комиссии дополнительную информацию о пересмотренном стандарте МЭС. Затем этот стандарт пройдет процедуру по аналогии с другими стандартами РИС.

C. Сотрудничество с рабочей группой «Форум ГИС Дунай»

66. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о его участии в Конференции информационной службы Дуная – ДИСК-17 (5–6 декабря 2017 года, Русе (Болгария)) и итогах этой конференции.

XI. Прогулочное плавание (пункт 10 повестки дня)

A. Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию

67. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию об итогах второго совещания неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию (12–13 февраля 2018 года, Женева). В совещании приняли участие представители Финского агентства по

безопасности на транспорте (Трафи), Норвежского морского управления, Государственной инспекции по маломерным судам (Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий), Ассоциации маломерных судов и лодочного спорта Украины, ЕАЛС и Международной ассоциации парусных школ (ИССА).

68. SC.3/WP.3 приняла к сведению решения группы:

- подготовить вопросники в целях определения общих тем, что, в свою очередь, позволит выявить передовую практику;
- разработать базы данных ЕЭК ООН по различным вопросам для использования администрациями в качестве вспомогательного средства при рассмотрении методики проверки знаний о ЕПСВВП и в конечном счете для разработки собственных тестов.

69. Представитель ЕАЛС отметил, что, по его мнению, группа провела плодотворную встречу и полезный обмен мнениями по целому ряду вопросов, и приветствовал возможность принять участие в ее работе. Он подчеркнул, что более широкое участие в группе будет приветствоваться, в частности будет полезно, если в ней примут участие делегаты от национальных администраций, их компетентных или уполномоченных органов, поскольку это расширит сферу обсуждений и охват информации, которой можно обмениваться.

70. Рабочая группа отметила, что следующее совещание группы планируется провести в феврале 2018 года и, возможно, оно будет приурочено к пятидесяти второй сессии SC.3.

В. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) и Руководящие принципы для резолюции № 40

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

71. Рабочая группа была проинформирована о принятии поправок к четвертому пересмотренному варианту резолюции № 40, которые размещены на веб-странице SC.3, в ходе шестидесяти первой сессии SC.3 в качестве резолюции № 89 (ECE/TRANS/SC.3/205, пункт 85).

72. SC.3/WP.3 отметила, что пересмотренные Руководящие принципы для резолюции № 40, принятые на шестидесяти первой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/205, пункт 88), будут изданы в качестве публикации ЕЭК ООН на трех языках. ЕАЛС рекомендовала этот документ делегатам, поскольку недостоверная информация о МУС является серьезной проблемой в секторе прогулочного плавания. ЕАЛС настоятельно призвала широко распространять информацию, содержащуюся в документе.

С. Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/9

73. Рабочая группа рассмотрела предложение по поправкам к приложению I «Особые классы внутренних водных путей для прогулочного судоходства» и приложению II «Карта европейской сети прогулочного судоходства по внутренним водным путям (AGNP)» к пересмотренной резолюции № 52. Словакия обратилась к секретариату с просьбой исключить недостающее соединение Ваг–Одер (E 81) из приложения II и оставить эту часть без изменений, как в приложении II к пересмотренному варианту 1 резолюции № 52. Другие поправки были в предварительном порядке одобрены.

ХII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

A. Конференция «Будущее реки Одра»

74. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата, Польши и ЕСРПТ о конференции «Будущее реки Одра» (16 ноября 2017 года, Вроцлав, Польша) и меморандум, подписанный участниками.

B. Откомандирование работников в Европейском союзе применительно к внутреннему судоходству

75. Рабочая группа приняла к сведению сообщение Польши относительно откомандирования работников в Европейском союзе в соответствии с директивой 96/71/ЕС Европейского парламента и Совета от 16 декабря 1996 года, касающейся откомандирования работников в рамках предоставления услуг. Участникам было предложено поделиться своим анализом, если таковой проводился, возможных последствий этой директивы для внутреннего судоходства, и особенно для частного сектора.

76. Рабочая группа приняла к сведению запрос Польши относительно откомандирования работников в Европейском союзе в соответствии с предложением о директиве Европейского союза и Совета о внесении изменений в директиву 96/71/ЕС Европейского парламента и Совета от 16 декабря 1996 года, касающуюся откомандирования работников в рамках предоставления услуг. Участникам было предложено поделиться своим анализом, если таковой проводился, возможных последствий этой директивы для сектора ВВП.

C. Терминология, используемая для сопоставительного анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта

77. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о деятельности Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры. На своей пятой сессии, состоявшейся 30 и 31 января 2018 года, группа рассмотрела документ о терминологии, используемой в регионе ЕЭК для оценки строительных затрат на внутренних водных путях, и предложила SC.3/WP.3 представить замечания к этому документу. SC.3/WP.3 решила включить этот пункт в повестку дня своей пятьдесят третьей сессии.

D. Рабочее совещание по статистике внутреннего водного транспорта

78. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о рабочем совещании, которое будет проведено Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) (12–14 июня 2018 года) и на котором в предварительном порядке планируется обсудить вопрос о статистике внутреннего водного транспорта. Делегатам было предложено принять в нем участие и представить предложения для обсуждения. В качестве одной из тем для совещания ЕСРПТ предложила рассмотреть вопрос о статистике, касающейся судов типа «река–море».

ХIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)

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