


Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему водному
транспорту**

Шестьдесят пятая сессия

Женева, 3–5 ноября 2021 года

**Доклад Рабочей группы по внутреннему водному
транспорту о работе ее шестьдесят пятой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6–7	4
III. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	8–10	5
IV. Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта (пункт 3 повестки дня)	11–18	5
A. Последние изменения и текущая деятельность в отрасли внутреннего водного транспорта	11–12	5
B. Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет»	13–14	6
C. Влияние пандемии COVID-19 на внутреннее судоходство и повышение устойчивости к международным чрезвычайным ситуациям	15–18	6
V. Рабочее совещание на тему: «Кибербезопасность на внутреннем водном транспорте» (пункт 4 повестки дня)	19–34	7
VI. Европейская сеть внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)	35–45	10
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения	35–36	10
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»)	37–39	11
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49)	40–41	11



D.	Предложение по новой классификации европейских внутренних водных путей.....	42–45	11
VII.	Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня).....	46–60	12
A.	Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24).....	47–55	12
B.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61).....	56–57	13
C.	Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21).....	58–60	13
VIII.	Автоматизация во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня).....	61–69	14
IX.	Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте (пункт 8 повестки дня).....	70–74	15
X.	Содействие развитию речных информационных служб, а также других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня).....	75–80	16
A.	Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 58).....	75–76	16
B.	Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам.....	77–78	17
C.	Брошюра «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций».....	79–80	17
XI.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня).....	81–82	17
XII.	Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 11 повестки дня).....	83–84	18
XIII.	Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня).....	85–90	18
A.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40).....	85–88	18
B.	Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию.....	89–90	19
XIV.	Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 13 повестки дня).....	91–95	19
A.	Статус международных конвенций и соглашений по вопросам внутреннего судоходства.....	91–93	19
B.	Применение резолюций Европейской экономической комиссии, касающихся внутреннего судоходства.....	94–95	20
XV.	Программа работы и круг ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 14 повестки дня).....	96–97	20
A.	Программа работы и двухгодичная оценка на 2022–2023 годы.....	96	20
B.	Обзор круга ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.....	97	20
XVI.	Тема для обсуждения на шестьдесят шестой сессии Рабочей группы (пункт 15 повестки дня).....	98	20
XVII.	Предварительный перечень совещаний на 2022 год (пункт 16 повестки дня).....	99	20

XVIII.	Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня).....	100–104	21
A.	Текущие проекты Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта	100–103	21
B.	Итоговая конференция «Водные пути — шаг на пути к “зеленому” переходу» (30 ноября — 1 декабря 2021 года, Котка (Финляндия)).....	104	21
XIX.	Утверждение доклада (пункт 18 повестки дня).....	105–106	21

I. Участники

1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (Рабочая группа, или SC.3) провела свою шестьдесят пятую сессию 3–5 ноября 2021 года в Женеве. Сессия проходила в гибридном формате как с очным участием во Дворце Наций в Женеве, так и с виртуальным участием посредством платформы «Interprefy», с синхронным переводом на английский, русский и французский языки.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Нидерландов, Российской Федерации, Словакии, Украины, Хорватии, Чехии и Швейцарии.
3. Кроме того, на сессии присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава, или СК). На сессии была представлена Европейская комиссия. Присутствовали делегации БИМКО, Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Европейской федерации транспортников (ЕФТ), Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). По приглашению секретариата на сессии присутствовали делегации Университета Аалто (Финляндия), АЭКОМ-Европа, «Альзик НВ», Института экономических исследований Болгарской академии наук, «Фри боутинг асоуэйшн», Рабочей группы по нормативному регулированию морских автономных систем (МАСРВГ), фирмы «Нортон роуз фулбрайт, ЛЛП», Российского профессионального союза моряков, Университета национального и мирового хозяйства и компании «Вяртсила».
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 шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/SC.3/213, пункты 88 и 89) функции Председателя шестьдесят пятой сессии Рабочей группы исполнял г-н С. Турф (Бельгия), а функции заместителя Председателя — г-жа Л. Деракович-Ракас (Хорватия).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.3/214, неофициальный документ № 1 SC.3 (2021 год)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с учетом следующих изменений, согласованных на сессии: а) пункт 5 повестки дня «Европейская сеть внутренних водных путей» был дополнен подпунктом d) «Предложение по новой классификации европейских внутренних водных путей»; б) пункт 17 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен подпунктами а) «Текущие проекты Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта» и б) «Итоговая конференция «Водные пути — шаг на пути к “зеленому” переходу» (30 ноября — 1 декабря 2021 года, Котка (Финляндия))». Повестка дня была дополнена неофициальным документом № 1 SC.3 (2021 год), с тем чтобы были учтены неофициальные документы №№ 2–9 SC.3 (2021 год).
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.

III. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/304 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78, ECE/ADN/56, ECE/ADN/58, ECE/TRANS/WP.24/149, ECE/TRANS/WP.5/70, ECE/TRANS/WP.6/181

8. Рабочая группа приняла к сведению основные решения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК), принятые на его восемьдесят третьей сессии (23–26 февраля 2021 года) и имеющие отношение к деятельности Рабочей группы, касающиеся: а) проведения сегмента высокого уровня по вопросам политики на тему: «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после пандемии COVID-19» и одобрения министерской резолюции «Повышение устойчивости внутреннего транспортного сообщения в чрезвычайных ситуациях: срочный призыв к согласованным действиям»; б) осуществления стратегии КВТ на период до 2030 года; и с) передовых областей деятельности, включая автономные транспортные средства и цифровизацию транспорта.

9. SC.3 приняла к сведению информацию о недавних мероприятиях и результатах работы Совместного совещания экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), тридцать седьмая сессия которого состоялась 25–29 января 2021 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76) и тридцать восьмая сессия которого состоялась 23–27 августа 2021 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78), а также Административного комитета ВОПОГ, двадцать пятая сессия которого состоялась 29 января 2021 года (ECE/ADN/56) и двадцать шестая сессия которого состоялась 27 августа 2021 года (ECE/ADN/58).

10. SC.3 приняла к сведению информацию об итогах работы: а) шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), состоявшейся 20–22 октября 2021 года (ECE/TRANS/WP.24/149); б) тридцать четвертой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), состоявшейся 15–17 сентября 2021 года (ECE/TRANS/WP.5/70), в частности Межрегионального рабочего совещания по показателям устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта, Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры, Рабочего совещания по экологичному городскому транспорту и четвертой сессии неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспортной отрасли на кризис, вызванный COVID-19; и с) шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), состоявшейся 9–11 июня 2021 года (ECE/TRANS/WP.6/181).

IV. Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта (пункт 3 повестки дня)

A. Последние изменения и текущая деятельность в отрасли внутреннего водного транспорта

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/1, неофициальный документ № 9 SC.3 (2021 год)

11. Рабочая группа приняла к сведению доклад г-жи Д. Роски (Европейская комиссия) о плане действий «НАЯДЫ III: Европейский внутренний водный транспорт, отвечающий требованиям будущего» (ECE/TRANS/SC.3/2021/1).

НАЯДЫ III — это европейская стратегия развития экологически чистого и безопасного для окружающей среды внутреннего водного транспорта, опирающаяся на стратегические рамки Европейского союза, включая Европейский «Зеленый курс»¹ и Стратегию устойчивой и разумной мобильности². В рамках этой стратегии устанавливается План действий в области внутреннего водного транспорта на период 2021–2027 годов, который включает в себя две основные цели: а) переориентация большего объема грузовых перевозок на внутренние водные пути и б) необратимый перевод отрасли на курс обеспечения нулевого уровня выбросов при одновременном сдвиге парадигмы в сторону дальнейшей цифровизации, подкрепляемым соответствующими мерами по поддержке нынешних и будущих кадров. Г-жа Роска представила краткий обзор областей деятельности, предусмотренных планом действий мер и мероприятий, запланированных на краткосрочную перспективу.

12. SC.3 приняла к сведению представленную ЕСРПТ информацию: а) о документе с изложением позиции Комитета по перевозкам «река — море» Европейского союза речного судоходства относительно развития европейского рынка судоходства в области перевозок «река — море» и каботажного судоходства (неофициальный документ № 9 SC.3 (2021 год)) и об итогах двенадцатого совещания Комитета; б) о сорок седьмой конференции Исполнительного комитета ЕСРПТ и двадцать пятой Генеральной ассамблее ЕСРПТ, состоявшихся 22 сентября 2021 года в Берлине.

В. Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет»

13. SC.3 приняла к сведению представленную секретариатом информацию о ходе выполнения Вроцлавской декларации министров в соответствии с положениями о контроле за осуществлением декларации министров, принятыми SC.3 на ее шестьдесят третьей сессии. В частности, была представлена: а) имеющаяся в распоряжении секретариата информация о национальных планах по развитию отрасли, принятых государствами-членами; б) информация о пересмотре резолюций SC.3 и принятии новых документов; в) информация о тематических рабочих совещаниях и круглых столах, проведенных в ходе сессий SC.3 и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3); д) информация о развитии межсекторальных связей с другими рабочими группами по актуальным вопросам и другим соответствующим мероприятиям. Секретариат отметил, что для подготовки более подробного доклада необходимо получить от государств-членов данные по ключевым показателям эффективности, изложенным в рекомендациях.

14. SC.3 решила принять эту информацию в качестве основы для доклада, который может быть представлен на восемьдесят пятой ежегодной сессии КВТ в 2023 году. SC.3 поручила секретариату подготовить вопросник на основе рекомендаций и предложила странам передать необходимые сведения в секретариат с целью подготовки рабочего документа для ее шестьдесят шестой сессии.

С. Влияние пандемии COVID-19 на внутреннее судоходство и повышение устойчивости к международным чрезвычайным ситуациям

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/2

15. Рабочая группа приняла к сведению доклад г-на Р. Пегоди (ВОЗ), посвященный последним данным по ситуации с пандемией COVID-19 на глобальном и европейском уровнях, последствиям пандемии для общества в целом и транспортной отрасли в частности, а также ситуации в Европе по состоянию на начало ноября 2021 года.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0640&qid=1635856456244>.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

Он обратил внимание на сценарии передачи вируса, уровни вакцинации и характер распределения мер общественного здравоохранения и социальных мер, принятых по всему европейскому региону ВОЗ. В заключение докладчик напомнил участникам совещания о мерах безопасности, которые необходимо соблюдать для предотвращения передачи инфекции COVID-19.

16. В продолжение этого г-н Р. Янсенс, секретарь WP.5, доложил о результатах работы неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспортной отрасли на кризис, вызванный COVID-19, которая предложила рекомендации для возможных дальнейших действий: а) на уровне международного транспортного регулирования; б) на уровне существующих международных правовых документов, включая инфраструктурные соглашения в рамках КВТ; и с) на уровне непрерывного отраслевого и межотраслевого диалога по вопросам подготовленности к пандемиям.

17. Российская Федерация проинформировала участников сессии о мерах по обеспечению безопасного функционирования морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19, которые были приняты на основании Временных рекомендаций, утвержденных Министерством транспорта и согласованных с Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор).

18. В соответствии с принятым на ее шестьдесят четвертой сессии решением провести оценку международных конвенций и соглашений, относящихся к сфере компетенции ЕЭК и имеющих отношение к внутреннему водному транспорту, а также резолюций SC.3 с точки зрения готовности к пандемиям и аналогичным ситуациям (ECE/TRANS/SC.3/213, пункт 17), Рабочая группа приняла к сведению предложение секретариата, содержащееся в документе ECE/TRANS/SC.3/2021/2 и касающееся: а) возможных изменений к приложению III к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП); и б) возможных изменений к резолюциям №№ 21, 24 и 61. В основу этого предложения легла полученная от государств-членов и речных комиссий информация об исключительных мерах, принятых в отрасли в ответ на пандемию COVID-19, и извлеченных уроках (ECE/TRANS/SC.3/2020/2). SC.3 обратилась к Договаривающимся сторонам СМВП с просьбой рассмотреть возможные изменения к Соглашению.

V. Рабочее совещание на тему: «Кибербезопасность на внутреннем водном транспорте» (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/3

19. В соответствии с решением, принятым шестьдесят второй сессией Рабочей группы (ECE/TRANS/SC.3/213, пункт 87), 3 ноября 2021 года было проведено рабочее совещание на тему: «Кибербезопасность на внутреннем водном транспорте». Основными докладчиками стали г-н Д. Вермейр («Альзик НВ»), заместитель Председателя Рабочей группы 125 ПМАКС и член Целевой группы 204 ПМАКС, г-жа М. Хирц (ЦКСР), г-н В. Болбот (Университет Аалто, Финляндия), г-жа П. Бруну и г-н К. Штейн («Вяртсиля»), г-н Ф. Рош (партнер, «Нортон роуз фулбрайт, ЛЛП»), г-н С. Легуша (Российский морской регистр судоходства) и г-н Ф. Гишар (Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств).

20. Г-н Вермейр открыл рабочее совещание, представив свой доклад об основных выводах, содержащихся в Информационном документе о кибербезопасности во внутреннем судоходстве, который был подготовлен Целевой группой 204 ПМАКС (2019 год). Он рассмотрел основные элементы речных информационных служб (РИС) в соответствии с Руководящими принципами и рекомендациями ПМАКС для РИС (издание 2019 года) в качестве основных мишеней для кибератак на внутреннем водном транспорте и подчеркнул, что обеспечение кибербезопасности является критически важным условием для всех функциональных возможностей, доступных на

внутреннем водном транспорте в условиях цифровизации. Докладчик представил обзор типов кибератак и методов совершения киберпреступлений, касающихся ключевых технологий РИС, внедрения РИС на уровне управления трансграничными перевозками и коридорами, а также новых разработок, в частности «умного» судоходства. В заключение г-н Вермейр рассказал о мерах по смягчению последствий с упором на социальную инженерию.

21. Доклад г-жи Хирц был посвящен подходу ЦКСР к обеспечению кибербезопасности во внутреннем судоходстве, приоритетам и текущей работе ЦКСР, а также задачам, стоящим перед Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). ЦКСР занимается вопросами кибербезопасности с момента принятия в 2018 году Мангеймской декларации министров. Первое международное рабочее совещание по этой теме состоялось в сентябре 2019 года в Бонне под эгидой ЦКСР и в партнерстве с Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры Германии и ПМАКС. Кибербезопасность была включена в программу работы Комитета по Полицейским правилам ЦКСР, и была создана специальная рабочая группа для обеспечения обмена информацией между государствами — членами ЦКСР и для повышения устойчивости Рейнского коридора к киберугрозам. Докладчик обозначила стоящие перед КЕСНИ задачи в области кибербезопасности на 2022–2025 годы, а также изложила основные выводы ЦКСР и цели для дальнейшей работы.

22. Г-н Болбот начал свой доклад с исторической справки, современных тенденций и примеров кибератак, обозначил особенности судоходной отрасли, повышающие ее уязвимость к киберугрозам, и киберриски в области автономного судоходства. Он проанализировал риски для безопасности и ставшие популярными направления кибератак на внутреннем водном транспорте и кратко изложил возможные решения, которые включают: а) создание базы данных по уязвимостям, связанным с судовыми системами и типами кибератак; б) обобщение информации об инцидентах от различных заинтересованных сторон; в) эффективное управление рисками и оценку рисков; и д) разработку планов управления устойчивостью. В заключение докладчик подчеркнул важность кибербезопасности для судоходной отрасли и необходимость динамичного подхода к управлению киберрисками.

23. Изменения в области кибербезопасности в судоходной отрасли освещались в докладе г-жи Бруну и г-на Штейна. Они рассмотрели текущие проблемы управления киберрисками в отрасли морских перевозок и сослались на подход, применяемый компанией «Вяртсиля». Основное внимание было уделено обеспечению безопасности для систем операционных технологий (ОТ) и информационных технологий (ИТ), стандартам кибербезопасности и проблемам в отношении систем ОТ, а также способам снижения рисков в области кибербезопасности за счет определения ролей операторов судов в соответствии с резолюцией MSC.428(98), технических средств и ответственности поставщиков. Докладчики также рассмотрели особые риски и вопросы адаптации, касающиеся автономных и дистанционно управляемых судов. В заключение они подчеркнули необходимость принятия срочных мер в рамках обеспечения устойчивости в сфере кибербезопасности с использованием государственных и частных партнерств, обмена информацией и упорядочения требований для ускорения внедрения и адаптации.

24. Г-н Рош поделился правовым опытом в области реагирования на кибератаки, защиты от них и восстановления после кибератак в морском судоходстве и осветил некоторые результаты анализа инцидентов, связанных с кибербезопасностью на судах, с точки зрения финансовых потерь и других последствий для судоходных компаний, обусловленных упущениями в сфере кибербезопасности. Среди проблем, с которыми сталкиваются судоходные компании при противодействии киберугрозам, были отмечены: а) отсутствие согласованного и скоординированного подхода; б) отсутствие внимания к вопросам кибербезопасности; в) отсутствие коммуникации между лицами, ответственными за принятие решений, и специалистами по ИТ; и д) несоблюдение «кибергигиены» на судах. Докладчик подчеркнул роль резолюции MSC.428(98) в превращении кибербезопасности в существенный элемент системы управления безопасностью судна и указал, что для практической реализации положений,

касающихся кибербезопасности, в равной степени важны как этические, так и технические аспекты, в том числе надлежащие аварийные процедуры и подготовка членов экипажа по вопросам кибербезопасности.

25. В своем докладе г-н Легуша рассмотрел современные тенденции в области киберугроз и кибератак, которым подвергаются морские суда, их последствия и меры по смягчению таких последствий. Он упомянул заинтересованные стороны, занимающиеся вопросами кибербезопасности в отрасли морских перевозок, и подробно рассказал о деятельности ИМО в области управления киберрисками в морской отрасли, в частности, о резолюции MSC.428(98) «Управление киберрисками в морской отрасли в рамках систем управления безопасностью», в которой подтверждается, что в утвержденной системе управления безопасностью должно быть учтено управление киберрисками в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью, и администрациям настоятельно рекомендуется обеспечить надлежащее рассмотрение киберрисков в системах управления безопасностью не позднее первой ежегодной верификации документа о соответствии компании после 1 января 2021 года. Докладчик рассмотрел существующие меры защиты от киберинцидентов и рассказал о деятельности Российского морского регистра судоходства в этой области. В заключение он отметил общие проблемы, которые необходимо решать в контексте быстрого развития информационных технологий.

26. Кибербезопасность в автомобильной отрасли стала темой выступления г-на Гишара, который представил информацию о прогрессе, достигнутом Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), привел примеры кибератак, которым подвергаются дорожные транспортные средства, и остановился на последних изменениях нормативно-правовой базы ЕЭК в области кибербезопасности на автомобильном транспорте. К их числу относятся: а) Руководящие положения по кибербезопасности и защите данных, принятые в 2016 году; б) учреждение в 2016 году Целевой группы по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи (ОТА); в) утверждение Правил № 155 ООН; г) утверждение Правил № 156 ООН; и е) оценка воздействия Правил № 155 ООН. Он подробно рассказал о системе управления кибербезопасностью, механизме официального утверждения типа и системе управления обновлениями программного обеспечения, которые предусмотрены в правилах ООН.

27. После выступлений состоялось обсуждение и были обозначены вопросы для дальнейшего анализа. Участникам было предложено ответить на вопросник с несколькими вариантами ответов.

28. По мнению 95 % респондентов вопрос кибербезопасности актуален для отрасли в целом. Столь же значимым он является и для других видов транспорта.

29. Большинство респондентов считают, что основными «мишенями» для киберугроз и кибератак могут стать:

- автоматическая идентификационная система (АИС), система отображения электронных карт и информации (СОЭНКИ) и другие ключевые технологии РИС;
- переведенные в цифровой формат документы, услуги и базы данных;
- портовая инфраструктура;
- эксплуатационные службы РИС;
- средства навигационного оборудования АИС.

30. В числе основных угроз кибератак в судоходной отрасли большинство респондентов отметили:

- нанесение ущерба важнейшей портовой инфраструктуре;
- финансовые потери;
- аварии на судах;

- нарушение нормальной работы предприятий;
- риск для безопасности людей на борту;
- отказы и/или повреждения бортового оборудования и систем управления;
- подмена сигналов (спуфинг) глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС);
- ущерб репутации.

31. По мнению 95 % респондентов, международные и/или национальные нормативные рамки нуждаются в дальнейшем развитии для обеспечения достаточного уровня кибербезопасности на внутреннем водном транспорте. Кроме того, одна треть респондентов считает, что в дополнение к нормативно-правовой базе для морской отрасли необходимо разработать правила для внутреннего водного транспорта.

32. Респонденты отметили следующие проблемы и возможности в плане кибербезопасности в судоходной отрасли:

- разработка концепций киберустойчивости для обеспечения бесперебойного обслуживания во внутреннем судоходстве;
- подготовка в области кибербезопасности;
- разработка стандартизированных правил оценки, сдерживания и смягчения киберрисков;
- повышение киберустойчивости оборудования и изделий для судоходной отрасли;
- разработки в области аппаратных и программных средств обеспечения сетевой безопасности;
- развитие автономного судоходства;
- развитие кибербезопасности в спутниковой навигации.

33. Половина респондентов не были вовлечены в деятельность, связанную с кибербезопасностью, треть занимались этой деятельностью в морской отрасли и треть — на внутреннем водном транспорте.

34. От имени SC.3 Председатель поблагодарил докладчиков за прекрасные выступления.

VI. Европейская сеть внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)

A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения

Документация: ECE/TRANS/120/Rev.4

35. Рабочая группа приняла к сведению представленную делегатами информацию. Председатель напомнил об обсуждении вопроса о повышении эффективности международных конвенций и соглашений, состоявшемся на рабочем совещании в рамках пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3, и предложил продолжить рассмотрение возможных путей повышения эффективности СМВП в рамках этой темы на шестьдесят шестой сессии SC.3.

36. Секретариат отметил, что новой информации о намерении стран присоединиться к СМВП пока нет. SC.3 призвала государства-члены, которые еще не являются сторонами СМВП, присоединиться к Соглашению.

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

Документация: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 и Amends.1–3, ECE/TRANS/SC.3/2021/4

37. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.3/2021/4 предложения по поправкам к третьему пересмотренному изданию Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга») в качестве поправки № 4.

38. SC.3 приняла к сведению представленную делегациями информацию о ходе реализации проектов по развитию инфраструктуры. Беларусь проинформировала участников сессии о текущей работе по ликвидации узких мест внутреннего водного пути Е 40, в частности о реконструкции судоходных шлюзов Днепро-Бугского канала. В настоящее время ведется работа по реконструкции судоходного шлюза № 2 «Переруб» в соответствии с требованиями класса Va.

39. SC.3 предложила странам продолжать передавать в секретариат обновления к «Синей книге», если таковые имеются.

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

Документация: ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2021/4

40. Рабочая группа одобрила предложения по поправкам ко второму пересмотренному варианту резолюции № 49 (ECE/TRANS/SC.3/2021/4).

41. SC.3 поручила секретариату подготовить сводный вариант утвержденных поправок к резолюции № 49 и выпустить их в качестве поправки № 1.

Д. Предложение по новой классификации европейских внутренних водных путей

42. SC.3 приняла к сведению доклад, с которым выступил председатель Рабочей группы 179 ПМАКС г-н И. Тен Бруке (Rijkswaterstaat³, Нидерланды), по предложению ПМАКС относительно новой классификации европейских внутренних водных путей. Докладчик выступил с обзором классификации водных путей в Европе начиная с 1954 года и представил предложение по пересмотру классификации европейских водных путей, подготовленное Рабочей группой 179 ПМАКС в 2020 году. На основе анализа имеющихся баз данных по характеристикам флота, СМВП, «Синей книги» и изменений во флоте внутреннего плавания, произошедших начиная с 1990 года, была проведена модернизация настоящей классификации 1992 года с учетом современных типов судов, их габаритов и тоннажа, подмостовых габаритов и развития контейнерных перевозок. Г-н Тен Бруке отметил основные изменения, внесенные в действующую классификацию 1992 года.

43. В ходе обсуждения было затронуто возможное влияние новой классификации на существующие водные пути. Российская Федерация отметила, что с учетом того, что с момента принятия настоящей классификации прошло более 20 лет, появились новые типы судов и составов и произошли другие изменения во внутреннем судоходстве, может потребоваться проведение детального анализа и обновления, и подчеркнула актуальность работы ПМАКС. Австрия и Чехия выступили в поддержку; Австрия отметила, что в ходе дальнейших обсуждений следует рассмотреть возможные последствия для европейских водных путей, практическое применение и

³ Исполнительное агентство Министерства инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Нидерландов, занимающееся вопросами безопасности, мобильности и качества жизни (<http://www.rijkswaterstaat.nl>).

целевую группу, а также переходный период для внедрения новой классификации. Чехия отметила важность этого предложения для планов по улучшению условий судоходства на Эльбе.

44. Председатель поблагодарил г-на Тен Бруке и членов Рабочей группы 179 ПМАКС за отлично проделанную работу. SC.3 просила секретариат подготовить в сотрудничестве с председателем Рабочей группы 179 ПМАКС соответствующий рабочий документ к шестидесятой сессии SC.3/WP.3.

45. Рабочая группа решила учредить неофициальную группу экспертов для тщательного изучения предложения ПМАКС и подготовки рекомендаций для SC.3. Рабочая группа обратилась к другим странам с просьбой проинформировать секретариат до 15 декабря 2021 года об их готовности принять участие в этой работе.

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

46. SC.3 приняла к сведению доклад Председателя SC.3/WP.3 г-на И. Игнатова (Болгария) об основных итогах деятельности SC.3/WP.3 в 2021 году и одобрила доклады о работе пятьдесят восьмой и пятьдесят девятой сессий SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118).

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

Документация: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amends. 1–4, ECE/TRANS/SC.3/2021/5, ECE/TRANS/SC.3/2021/6 и неофициальные документы №№ 2 и 4 SC.3 (2021 год)

47. SC.3 приняла к сведению доклад секретариата с обзором поправок, внесенных в проект шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП). Эта информация была дополнена Российской Федерацией, отметившей наиболее важные изменения и гармонизацию ЕПСВВП с Основными положения о плавании по Дунаю (ОППД).

48. Рабочая группа приняла шестой пересмотренный вариант ЕПСВВП на основе резолюции № 102, которая заменит приложение к резолюции № 24. SC.3 отметила важное значение этого нового пересмотренного варианта ЕПСВВП в качестве существенного шага на пути к согласованию общеевропейских правил, регулирующих движение судов.

49. SC.3 подтвердила свое решение, принятое на ее пятьдесят третьей сессии, о сохранении Группы экспертов по ЕПСВВП в качестве постоянной неофициальной группы экспертов и постановила продлить мандат Группы экспертов по ЕПСВВП для продолжения ее работы после принятия ЕПСВВП 6.

50. Австрия напомнила о предложении внести поправки в статью 10.06 и приложение 12 к ЕПСВВП для включения положений о журнале учета сточных вод, которое было передано пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3) и которое позволит повысить качество работы по предотвращению загрязнения воды и не сопряжено ни с дополнительными расходами на новое судовое оборудование, ни с появлением новых документов для этой цели. ДК представила участникам сессии информацию: а) о результатах совещания Рабочей группы по техническим вопросам, состоявшегося 12–15 октября 2021 года; б) о сведениях, полученных от государств — членов ДК, а также отметила, что большинство государств ДК поддержали это предложение. Секретариату было поручено информировать SC.3 о результатах обсуждения этого предложения в ДК и о Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП).

51. Рабочая группа приняла к сведению поправки к Полицейским правилам плавания по Мозелю (ПППМ), принятые Мозельской комиссией в мае 2021 года (ECE/TRANS/SC.3/2021/6), и просила Группу экспертов по ЕПСВВП рассмотреть этот документ в рамках будущей работы по согласованию ЕПСВВП с ПППМ.

52. SC.3 приняла во внимание переданную секретариатом КОВВП информацию о резолюциях, принятых Конференцией Договаривающихся сторон КОВВП 22 июня 2021 года (неофициальный документ № 4 SC.3 (2021 год)), и просила Группу экспертов по ЕПСВВП рассмотреть этот документ в рамках будущей работы по главе 10 ЕПСВВП.

53. SC.3 приняла к сведению представленную Беларусью информацию о правилах плавания по внутренним водным путям в этой стране (в настоящее время это Правила плавания по внутренним водным путям, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 октября 2005 года № 60) и о работе по их обновлению с учетом ЕПСВВП.

54. ДК проинформировала участников сессии о подготовительной работе, проведенной временной группой по обновлению ОППД и их гармонизации с ЕПСВВП, а также о прогрессе, достигнутом с июня 2021 года. Ожидается, что заключительный доклад будет готов в апреле 2022 года для представления на следующем совещании Рабочей группы по техническим вопросам.

55. SC.3 приняла решение обновить документ о применении ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями и поручила секретариату подготовить с этой целью проект вопросника к шестидесятой сессии SC.3/WP.3.

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

Документация: ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 и Amends.1 и 2, ECE/TRANS/SC.3/2021/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/11

56. Рабочая группа приняла поправку № 3 к добавлению 1 к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61, предварительно одобренную SC.3/WP.3 на ее пятьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, пункт 56), в качестве резолюции № 103.

57. SC.3 приняла к сведению решение SC.3/WP.3 продолжить обсуждение проекта поправок к главам 4, 8–10, 12, проекта новой главы, озаглавленной «Специальные положения, применимые к электрическим гребным установкам», и добавления 10 к приложению к резолюции № 61 и поручила SC.3/WP.3 продолжить эту работу.

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

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

58. SC.3 утвердила поправку 1 к перечню приемных пунктов для сбора отходов, образующихся на борту судов (ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1/Add.1), в соответствии с решением, принятым SC.3/WP.3 на ее пятьдесят восьмой сессии.

59. SC.3 приняла к сведению представленную делегациями информацию о достигнутом прогрессе и текущей деятельности, направленной на предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов.

60. SC.3 отметила предстоящее совещание рабочей группы TC8/SC2/WG4 Международной организации по стандартизации, которое состоится 18 ноября 2021 года и в котором было предложено принять участие секретариату.

VIII. Автоматизация во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2021/15, ECE/TRANS/SC.3/211,
ECE/TRANS/SC.3/2020/13

61. SC.3 продолжила обсуждение вопроса об автоматизации во внутреннем судоходстве, которое было начато на ее шестьдесят четвертой сессии. В ходе дискуссии, в роли модератора которой выступил председатель МАСРВГ г-н Дж. Фэншоу, были рассмотрены текущие проекты и мероприятия, касающиеся автоматизации во внутреннем судоходстве, а также определения, применяемые в этой области.

62. Г-н Тен Бруке в качестве председателя Комитета ЦКСР по малому судоходству (RN) проинформировал участников сессии о задачах Комитета в области автономного судоходства, целью которого является включение автономного и «умного» судоходства в правила ЦКСР на долгосрочную перспективу. Комитету было поручено рассмотреть все вопросы, связанные с автоматизацией, изучить запросы о предоставлении разрешений на реализацию пилотных проектов и подготовить проекты решений, предусматривающих возможность временных отступлений от положений правил ЦКСР на уровне Рейнского коридора.

63. Бельгия проинформировала участников сессии о деятельности группы добровольцев ЦКСР, занимающейся пересмотром определений уровней автоматизации ЦКСР для их обновления в целях коммуникации и создания основы для будущего развития правил ЦКСР; результаты этой работы ожидаются к концу 2022 года. Кроме того, Бельгия представила обновленную информацию о следующих пилотных проектах по автономному и «умному» судоходству, реализуемых компанией «Фламандские водные пути НВ»: а) совместные проекты с компанией «Сифар» во Фландрии, в рамках которых проводятся пробные испытания беспилотных судов и судов с сокращенным составом экипажа, управление которыми осуществляется из берегового центра управления движением судов в Антверпене; б) проект «АУТОШИП» (Инициатива в области автономного судоходства на европейских водных путях); и в) испытания автономного судна «Marine Litter Hunter», входящего в состав экспериментальной установки для сбора мусора компании «Dredging, Environmental and Marine Engineering NV» (DEME), которые проводились на Шельде.

64. Российская Федерация проинформировала участников сессии об исследовательской работе Российского речного регистра в 2022 году, направленной на разработку положений для автономных (беспилотных) судов на основании распоряжения правительства Российской Федерации от 29 марта 2018 года № 534-р об утверждении плана мероприятий (дорожной карты) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «МАРИНЕТ»⁴, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, Кодекса внутреннего водного транспорта и передовой практики классификационных обществ.

65. SC.3 продолжила обсуждение терминов и определений, касающихся автоматизации и «умного» судоходства (ECE/TRANS/SC.3/2020/13). По предложению Бельгии SC.3 решила отложить дальнейшее обсуждение до получения информации об итогах работы ЦКСР. Модератор отметил, что к шестьдесят шестой сессии SC.3 было бы желательно получить документ с предварительными результатами работы ЦКСР.

66. Председатель представил участникам информацию: а) о подготовке пятого пересмотренного издания «Принципов поведения и кодекса практики отрасли морских автономных надводных судов Соединенного Королевства Великобритании и

⁴ Рабочая группа в рамках Национальной технологической инициативы, поддерживающая развитие высоких технологий для морской отрасли.

Северной Ирландии», которое будет доступно онлайн к концу ноября 2021 года⁵; и б) о шестой конференции МАСРВГ, проведенной в режиме онлайн 20 января 2021 года, и седьмой конференции МАСРВГ, состоявшейся 18 и 19 января 2022 года.

67. SC.3 приняла к сведению представленную секретариатом информацию о том, что КВТ на своей восьмидесятой третьей сессии одобрил обновленную Дорожную карту по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), изложенную в документе ECE/TRANS/2021/15.

68. От имени SC.3 Председатель выразил признательность г-ну Фэншоу и пригласил его принять участие в будущих сессиях SC.3.

69. Секретариат проинформировал SC.3 об исследовании человеко-машинного интерфейса в связи с авариями во внутреннем судоходстве, проведенном компанией «Intergo» по заказу Европейской платформы для внутреннего водного транспорта при участии Международной ассоциации, представляющей взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе (ИВП) и Министерства инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов⁶.

IX. Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/8

70. В соответствии с решением, принятым на ее шестьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/SC.3/213, пункт 32), Рабочая группа продолжила обсуждение принципов циклической экономики, имеющих отношение к внутреннему водному транспорту. SC.3 приняла к сведению документ о различных аспектах циклической экономики, имеющих отношение к внутреннему судоходству, подготовленный секретариатом в сотрудничестве с Всемирным морским университетом (ECE/TRANS/SC.3/2021/8).

71. SC.3 приняла к сведению доклад г-на Р. Спенсера (АЭКОМ) о подходе и рамках для внедрения связанных с циклической экономикой концепций, задач, решений и процедур применительно к инфраструктуре для внутреннего водного транспорта. Докладчик отметил возрастающую роль координации между организациями по инфраструктуре для совместного использования строительных ресурсов в разных отраслях и на разных рынках, а также рассказал о деятельности форумов АЭКОМ по вопросам инфраструктуры, занимающихся решением проблем в области циклической экономики и обменом передовым опытом среди владельцев и операторов инфраструктуры в Соединенном Королевстве. К их числу относятся: а) Группа по оптимизации основных инфраструктурных ресурсов (MI-ROG), которая вдохновляет и поощряет рабочие процессы, связанные с жизненным циклом активов, углеродными показателями, стратегиями циклической экономики, доступностью критически важных материалов, обменом материалами и устойчивыми закупками; и б) Шотландский форум по вопросам циклической экономики в области инфраструктуры (SICEF). В заключение г-н Спенсер привел практические примеры анализа инфраструктурных проектов и циклических бизнес-моделей в Соединенном Королевстве.

72. SC.3 приняла к сведению доклад г-на С. Ножарова (Университет национального и мирового хозяйства) и г-жи П. Кораловой Ножаровой (Институт экономических исследований Болгарской академии наук) о возможностях, которые открывает циклическая экономика, для развития внутреннего водного транспорта на примере Дуная. Докладчики представили: а) конкретные элементы концепции циклической экономики, применимые к внутреннему водному транспорту; б) возможности для интеграции принципов циклической экономики во внутреннем водном транспорте; и

⁵ www.maritimeuk.org/media-centre/news/news-maritime-uk-launches-version-5-its-industry-code-practice-maritime-autonomous-ship-systems.

⁶ www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/Press_Release_Report_phase_2a_Human-machine_interface_and_wheelhouse_design.pdf.

с) текущие тенденции на Дунае, которые могут способствовать этому процессу интеграции, выступая в качестве основы для него, включая «зеленые» грузовые транспортные коридоры, экологичные проекты судов и экологическое проектирование внутренних портов. Были сделаны выводы о возможных действиях по облегчению этого процесса для флота на Дунае.

73. После этого состоялось обсуждение. Г-жа Коралова Но жарова прокомментировала связь между отдельными элементами циклической экономики и резолюциями ЕЭК. Она отметила, что существующие резолюции SC.3, в частности резолюция № 21, не отражают научный взгляд на концепцию циклической экономики. Для содействия внедрению принципов циклической экономики в отрасли актуальными могут быть следующие направления деятельности:

- Надлежащее управление образованием отходов на борту судов: разработка надлежащей классификации отходов с учетом прямого повторного использования и перепроектирования в отношении тех компонентов отходов, которые могут быть использованы повторно; раздельный сбор отходов, подлежащих переработке.
- Планирование и организация движения судов таким образом, чтобы предотвратить или минимизировать образование отходов посредством сведения к минимуму потребления продуктов и ресурсов, сопряженного с производством отходов; примером может служить использование «зеленой» энергии для целей судоходства, что позволяет сократить работу аккумуляторных батарей.
- Совместное использование ресурсов во время плавания как элемент экономики совместного пользования благодаря цифровой платформе для торговли (или пользования на условиях аренды) ресурсами, подлежащими совместному использованию в области судоходства. Любые ресурсы (активы), которые не задействованы полностью или не используются до конца своего срока службы, могут быть предметом обмена в рамках совместного потребления; и такие операции могут стать более привлекательными, чем закупка новых ресурсов (активов). По мере возможности необходимо в максимально возможной степени поощрять широкое распространение таких операций.
- «Зеленые» порты: поддержка инициативы, касающейся «зеленых» портов, и поощрение докования судов в таких портах; например, введение льготного режима для докования судов, принадлежащих судоходным компаниям, которые строго придерживаются стандартов корпоративной социальной ответственности.

74. SC.3 приняла решение сохранить пункт, посвященный циклической экономике, в повестке дня своих будущих сессий. От имени SC.3 Председатель поблагодарил докладчиков за прекрасные выступления и пригласил их принять участие в обсуждениях на будущих сессиях Рабочей группы.

Х. Содействие развитию речных информационных служб, а также других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня)

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

Документация: TRANS/SC.3/166 и Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/18

75. Рабочая группа приняла к сведению представленную Российской Федерацией информацию о завершении рассмотрения Рекомендации R0120 (V-120) Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС), новом Руководстве МАМС «Службы движения судов во внутренних водных путях»,

основных отличиях Руководства от Рекомендации и вкладе экспертов SC.3, в частности добавлении ряда терминов и определений из ЕПСВВП. Руководство было утверждено на пятьдесят первой сессии Комитета МАМС по службам движения судов (СДС), проходившей с 16 сентября по 7 октября 2021 года. Секретариат дополнил эту информацию.

76. SC.3 подтвердила принятое на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3 решение начать пересмотр резолюции № 58 после того, как будет принята рекомендация МАМС, и поручила секретариату координировать эту работу с МАМС.

В. Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам

77. Рабочая группа приняла к сведению представленную Беларусью информацию о начальном этапе формирования РИС на внутренних водных путях Республики Беларусь, который осуществляется под руководством Государственной администрации водного транспорта и включает текущую работу по оцифровке данных о внутренних водных путях Республики Беларусь с привязкой элементов инфраструктуры и навигационного оборудования к координатной сети, а также другие смежные мероприятия.

78. SC.3 призвала государства-члены применять резолюции ЕЭК, касающиеся РИС, если они еще не сделали это.

С. Брошюра «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций»

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/14

79. Рабочая группа приняла к сведению: а) представленную секретариатом информацию о завершении подготовки брошюры; и б) замечания Российской Федерации относительно цели и сфере охвата брошюры.

80. SC.3 утвердила брошюру и просила секретариат выпустить ее до конца 2021 года.

XI. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня)

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

81. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о последних событиях в этой области: а) о текущей работе Европейской комиссии и Группы экспертов Комиссии по социальным вопросам, касающимся внутреннего судоходства, над проектом делегированного регламента, который должен быть принят на основании статьи 32 Директивы (ЕС) 2017/2397, направленной на включение соответствующей ссылки на стандарты КЕСНИ в приложение IV к этой директиве; б) о заключительном докладе о национальной законодательной базе по требованиям к укомплектованию экипажей в Европейском союзе, подготовленном ЦКСР; и в) о публикации исследований Европейской комиссии по вопросу об улучшении баланса между трудовой деятельностью и личной жизнью и борьбе с гендерными стереотипами в транспортной отрасли: и) Надлежащая практика составления графика работы и планирования смен персонала на транспорте⁷ и

⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/women-transport/attractiveness-transport-sector/study-good-staff-scheduling-and-rostering-practices-transport_en.

ii) Набор педагогических инструментов в помощь для борьбы с гендерными стереотипами⁸.

82. SC.3 поручила секретариату продолжить работу по пересмотру резолюции № 31.

ХII. Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 11 повестки дня)

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

83. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию о текущей работе над глоссарием, в частности, об обновлении некоторых терминов и определений на основе недавно принятых стандартов и резолюций SC.3. SC.3 поддержала предложение секретариата о проведении в период до шестидесятой сессии SC.3/WP.3 двух онлайн-овых совещаний группы по переписке и просила группу по переписке согласовать даты совещаний.

84. По предложению Российской Федерации SC.3 поручила секретариату продолжить работу и подготовить рабочий документ для рассмотрения SC.3/WP.3 на его шестидесятой сессии.

ХIII. Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня)

A. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40)

Документация: ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 и Amends. 1 и 2

85. Рабочая группа приняла к сведению запрос Хорватии, касающийся: а) разъяснений относительно признания Международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС), выданного судоводителям, которые не являются гражданами или резидентами Хорватии или другого государства, выдавшего свидетельство; и б) желательности согласования требований в отношении медицинского освидетельствования заявителей в дополнение к тем, которые предусмотрены в резолюции № 40. Хорватия выразила обеспокоенность по поводу коммерческого характера проблем, связанных с непризнанием МУС; SC.3/WP.3 могла бы рассмотреть эти вопросы для закрепления минимальных критериев, что позволило бы устранить выявленные недостатки. ЕАЛС представила комментарии по соответствующим положениям резолюции № 40. Секретариату было поручено подробно изучить этот запрос в сотрудничестве с Хорватией и ЕАЛС к шестидесятой сессии SC.3/WP.3.

86. Рабочая группа приняла к сведению представленную секретариатом информацию относительно: а) обновления приложения IV к четвертому пересмотренному варианту резолюции № 40; б) новой записи в онлайн-базе данных ЕЭК образцов МУС, переданных Управлением транспортной безопасности Литвы; и в) применения МУС в Польше. В связи с недавними изменениями в органах, ответственных за прогулочное плавание, текущая ситуация с выдачей МУС неясна, и SC.3 решила на данном этапе внести соответствующие изменения в приложение IV к резолюции № 40 и поручила секретариату связаться с Польшей по вопросу о возможности принятия резолюции № 40 в рамках процедуры, описанной в «Дорожной карте для принятия и осуществления резолюции № 40».

⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/women-transport/attractiveness-transport-sector/educational-toolkits-help-fight-gender-stereotypes_en.

87. Рабочая группа приняла к сведению недавние запросы, полученные секретариатом от судоводителей прогулочных судов в связи с выдачей МУС на основании национальных лицензий, признанием МУС и смежными вопросами.

88. Рабочая группа отметила, что в пункте 58 резолюции Европейского парламента от 14 сентября 2021 года «К ориентированным на будущее перевозкам по внутренним водным путям в Европе» (2021/2015(INI))⁹ содержится призыв к государствам — членам Европейского союза одобрить МУС путем принятия резолюции № 40. Это позволит обеспечить трансграничное признание удостоверений и будет содействовать развитию прогулочного плавания в Европе. SC.3 призвала государства-члены, которые все еще применяют резолюцию № 14, применять только резолюцию № 40.

В. Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию

89. SC.3 приняла к сведению представленную секретариатом информацию, дополненную ЕАЛС, об итогах шестого совещания неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию, которое состоялось в режиме онлайн 2 ноября 2021 года и было приурочено к шестьдесят пятой сессии SC.3. Пункты его повестки дня включали в себя следующие вопросы: а) последствия вспышки COVID-19 для отрасли прогулочного плавания и извлеченные уроки; б) прогресс, достигнутый в разработке каталога вопросов ЕЭК для проверки знаний судоводителей прогулочных судов по ЕПСВВП; и с) применение резолюции № 40. Секретариату было поручено подготовить рабочий документ об итогах совещания для шестидесятой сессии SC.3/WP.3.

90. SC.3 призвала государства-члены активно участвовать в деятельности неофициальной рабочей группы и принять участие в следующем совещании, которое пройдет в режиме онлайн в начале марта 2022 года.

XIV. Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 13 повестки дня)

А. Статус международных конвенций и соглашений по вопросам внутреннего судоходства

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/9, ECE/TRANS/SC.3/2021/10

91. Рабочая группа приняла к сведению информацию о текущем статусе правовых документов, имеющих отношение к внутреннему судоходству, представленную в документе ECE/TRANS/SC.3/2021/9. Правительствам было предложено информировать секретариат о любых уточнениях или добавлениях к этому документу.

92. Рабочая группа призвала правительства присоединиться к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций, касающимся внутреннего судоходства, если они этого еще не сделали.

93. Рабочая группа приняла к сведению обзор ответов на вопросник, посвященный созданию прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта, который был распространен на рабочем совещании входе пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/2021/10). SC.3 согласилась с тем, что эти результаты могут быть использованы для последующей деятельности SC.3, и решила продолжить обсуждение на своей шестьдесят шестой сессии.

⁹ www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_EN.html.

В. Применение резолюций Европейской экономической комиссии, касающихся внутреннего судоходства

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/11, неофициальный документ № 8 SC.3 (2021 год)

94. Рабочая группа приняла к сведению обновленную информацию о применении резолюций ЕЭК по внутреннему судоходству, переданную Беларусью (неофициальный документ № 8 SC.3 (2021 год)).

95. SC.3 обсудила возможные пути улучшения мониторинга применения резолюций и их эффективности и предложила делегациям представить свои предложения в секретариат к шестидесятой сессии SC.3/WP.3.

XV. Программа работы и круг ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 14 повестки дня)

A. Программа работы и двухгодичная оценка на 2022–2023 годы

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/12

96. Рабочая группа рассмотрела и приняла свою программу работы на 2022–2023 годы и соответствующие параметры для проведения ее двухгодичной оценки, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.3/2021/12. Секретариату было поручено представить КВТ принятую программу работы.

В. Обзор круга ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту

Документация: ECE/TRANS/SC.3/2021/13

97. Рабочая группа рассмотрела и одобрила свой пересмотренный круг ведения (ECE/TRANS/SC.3/2021/13) и поручила секретариату представить его КВТ для утверждения.

XVI. Тема для обсуждения на шестьдесят шестой сессии Рабочей группы (пункт 15 повестки дня)

98. По предложению Российской Федерации, дополненному Председателем, SC.3 решила, что темой ее шестьдесят шестой сессии будут инновационные материалы, оборудование и технологии в области внутреннего водного транспорта.

XVII. Предварительный перечень совещаний на 2022 год (пункт 16 повестки дня)

99. Рабочая группа одобрила следующий предварительный перечень совещаний на 2022 год:

16–18 февраля 2022 года	SC.3/WP.3 (шестидесятая сессия);
29 июня — 1 июля 2022 года	SC.3/WP.3 (шестьдесят первая сессия);
12–14 октября 2022 года	SC.3 (шестьдесят шестая сессия).

XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)

A. Текущие проекты Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта

100. Секретарь WP.5 г-н Янсен представил Рабочей группе информацию, касающуюся: а) Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры; б) проекта по разработке показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ); и с) текущей деятельности Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры.

101. SC.3/WP.3 приняла к сведению прогресс, достигнутый в развитии Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает платформу на основе ГИС, действующую как виртуальная рыночная площадка для привлечения финансирования для национальных, региональных и межрегиональных проектов в области транспортной инфраструктуры, в том числе внутренних водных путей. Государствам — членам ЕЭК и многосторонним банкам развития, работающим в регионе ЕЭК, было предложено приступить к пользованию Обсерваторией на тестовом этапе до ее запуска осенью 2021 года.

102. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о ходе разработки набора из 215 ПУСИВТ для железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и интермодального транспорта, которая осуществлялась в рамках проекта по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Эти показатели служат для стран инструментом оценки степени их внешней связанности с точки зрения транспорта, логистических операций, операционной совместимости, процедур пересечения границ и торговли. SC.3 было предложено рассмотреть возможность использования этих показателей для самооценки эффективности транспортных и логистических систем и их функциональной совместимости с системами соседних стран. Онлайн-пользовательская платформа ПУСИВТ и электронный учебный курс будут доступны на трех официальных языках к концу 2021 года.

103. Странам было предложено до середины февраля 2022 года направить ответы на вопросники по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры для внутренних водных путей и портов, если они еще этого не сделали. Это позволит повысить полезность и расширить географический охват заключительного доклада, который будет представлен Группой экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры для WP.5 на ее тридцать пятую сессию.

B. Итоговая конференция «Водные пути — шаг на пути к “зеленому” переходу» (30 ноября — 1 декабря 2021 года, Котка (Финляндия))

104. Секретариат проинформировал Рабочую группу об итоговой конференции в рамках проекта «Будущий потенциал внутренних водных путей» (Инфраструктура), который завершится в январе 2022 года. Программа конференции будет состоять из четырех модулей: а) на пути к «зеленому» переходу; б) нынешний потенциал и возможности, связанные с внутренними водными путями; с) передовой опыт и «умные» решения; и d) концепции будущего развития внутренних водных путей.

XIX. Утверждение доклада (пункт 18 повестки дня)

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

106. 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 представительством 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 четверг 18 ноября 2021 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 <https://unece.org/silence-procedure>.
