


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 девятая сессия

Женева, 23–25 июня 2021 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6–7	3
III. Рабочее совещание по теме «Создание прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта» (пункт 2 повестки дня)	8–25	4
IV. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 3 повестки дня)	26–30	8
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения	26–27	8
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»)	28–29	8
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49)	30	8
V. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 4 повестки дня)	31–50	8
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24)	31–39	8
B. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61)	40–42	10



C.	Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21)	43–46	10
D.	Модернизация и экологизация флота внутреннего плавания в Европе	47–50	11
VI.	Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 5 повестки дня)	51–78	12
A.	Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 58)	51–54	12
B.	Брошюра «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций»	55–57	12
C.	Системы спутникового позиционирования на внутренних водных путях	58–76	13
D.	Прочая деятельность, направленная на содействие развитию речных информационных служб в Европе	77–78	15
VII.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 6 повестки дня)	79–81	15
VIII.	Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 7 повестки дня)	82	16
IX.	Статистика внутренних водных путей (пункт 8 повестки дня)	83–85	16
X.	Прогулочное плавание (пункт 9 повестки дня)	86–88	17
XI.	Тема для обсуждения на шестидесятой сессии Рабочей группы (пункт 10 повестки дня)	89	17
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)	90–92	17
A.	Выборы должностных лиц шестидесятой и шестьдесят первой сессий Рабочей группы	90–91	17
B.	Одиннадцатый Международный семинар по упрощению процедур торговли и транспорта «Цифровая трансформация мультимодальных перевозок с использованием справочной модели данных СЕФАКТ ООН» (26–28 мая 2021 года, Одесса (Украина))	92	17
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)	93–94	17
Приложение			
	Доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее специальной сессии по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (22 июня 2021 года)		19

I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (Рабочая группа или SC.3/WP.3) провела свою пятьдесят девятую сессию 23–25 июня 2021 года в Женеве. Сессия проходила в гибридном формате как с очным участием делегатов во Дворце Наций в Женеве, так и с их виртуальным участием 23 июня. Официальный устный перевод обеспечивался в различных форматах: заседания во второй половине дня 24 июня проходили на платформе Webex только на английском языке без официального устного перевода, а в первой половине дня 24 и 25 июня — через платформу «Interprefy» с синхронным переводом на английский, русский и французский языки.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Украины, Хорватии и Швейцарии.
3. Были 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 была представлена Европейская комиссия. Присутствовали делегации БИМКО, Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейской федерации транспортников (ЕФТ), Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМТО), Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС) и Управления Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства (УВКП ООН). По приглашению секретариата присутствовали делегации Агентства Европейского союза по космической программе (АЕСКП), «Албердинг ГмбХ», «Аргонав ГмбХ», Бухарестского технического университета гражданского строительства, Итальянской ассоциации права внутреннего судоходства (АИДНИ), Национального объединения экстренной радиосвязи и инфокоммуникаций (Венгрия), Региональной ассоциации маркетинга порта Гамбурга, Речной администрации низовьев Дуная (Румыния), «Ситроникс КТ», Осиекского университета имени Йосипа Юрая Штроссмайера (Хорватия), Финского института геопространственных исследований Национальной земельной службы Финляндии и «Фри боутинг ассоусиэйшн».
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори. Он приветствовал делегации и пожелал участникам успешной работы.
5. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, пп. 45 и 46), г-н И. Игнатов (Болгария) выполнял функции Председателя пятьдесят девятой сессии Рабочей группы, а г-н А. Афанасьев (Беларусь) — заместителя Председателя.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/117, неофициальный документ № 10 SC.3/WP.3 (2021 год)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с учетом следующих изменений, согласованных на сессии: пункт 11 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен пунктами: а) выборы должностных лиц шестидесятой и шестьдесят первой сессий SC.3/WP.3; б) одиннадцатый Международный семинар по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта «Цифровая трансформация мультимодальных перевозок с использованием справочной модели данных SEФАКТ ООН¹» (26–28 мая 2021 года, Одесса (Украина)). Повестка дня была дополнена следующими

¹ Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям.

документами: неофициальным документом № 10 SC.3/WP.3 (2021 год) для учета неофициальных документов №№ 11–19 SC.3/WP.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.

III. Рабочее совещание по теме «Создание прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта» (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/12

8. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее пятьдесят восьмой сессии (документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, п. 81), в первой половине дня 23 июня 2021 года было проведено рабочее совещание по теме «Создание прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта». Цель рабочего совещания заключалась в том, чтобы: а) рассмотреть эффективность международных конвенций, имеющих отношение к внутреннему судоходству и находящимся в ведении Европейской экономической комиссии (ЕЭК); б) рассмотреть необходимость обновления существующих правовых инструментов; в) рассмотреть потенциальные новые правовые инструменты для дальнейшего содействия росту и использованию внутренних водных путей; д) предложить рекомендации для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3).

9. В качестве основных докладчиков выступили: г-н Г. Георгиадис, г-н Л. Выровски и г-жа В. Иванова (Отдел устойчивого транспорта ЕЭК), г-жа Б. Браат (ЦКСР), г-н М. Гримальди (АИДНИ), г-н Т. Коконь (Министерство инфраструктуры Польши), г-жа Б. Чинчурак Эрцег (Осиекский университет имени Йосипа Юрая Штрессмайера) и г-жа О. Старикова (Министерство инфраструктуры Украины).

10. Г-н Георгиадис открыл рабочее совещание, посвятив свое выступление текущей деятельности Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и перспективам, связанным с реализацией Стратегии КВТ на период до 2030 года. Он проинформировал участников сессии об основных стратегических итогах восьмидесятой третьей сессии КВТ (23–26 февраля 2021 года), в частности, об одобрении резолюции министров «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям», которая также охватывает внутренний водный транспорт, и подчеркнул актуальность настоящего рабочего совещания для деятельности КВТ в области международных конвенций.

11. Обзор международных конвенций и соглашений, имеющих отношение к внутреннему водному транспорту в рамках КВТ, представила г-жа Иванова. Обзор включал географический охват и динамику ратификации, принятия, утверждения и присоединения, которая обусловлена спецификой внутреннего водного транспорта. Она упомянула возможные пути повышения эффективности правовых инструментов, а также их заметности; так, примером может служить приложение ГИС ЕЭК для сетей автомобильных, железнодорожных и внутренних водных путей категории Е. Что касается потенциальных новых правовых инструментов, то были упомянуты Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (резолюция № 40).

12. Г-н Выровски представил замечания об основательности и эффективности некоторых конвенций и соглашений, имеющих отношение к внутреннему водному транспорту. Он провел краткий анализ и сравнение Европейского соглашения о

важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах. Основное внимание было уделено роли договаривающихся сторон, обновлению соглашений и расхождениям, которые можно устранить, если оба инструмента находятся в совместном ведении их договаривающихся сторон. Среди возможностей укрепления международной нормативно-правовой базы он назвал увеличение числа договаривающихся сторон среди стран с международными водными путями, последовательное соблюдение правовых положений на национальном уровне и эффективные инструменты мониторинга осуществления.

13. Г-жа Браат в своем выступлении основное внимание уделила Конвенции о судоходстве по Рейну (Маннгеймская конвенция). Она выделила ключевые элементы успеха и устойчивости конвенции: а) концепция, опирающаяся на основополагающие принципы судоходства; б) вспомогательные механизмы и инструменты для обеспечения эффективного, четкого и единообразного осуществления. За выполнение пункта б) ответственность несет ЦКСР в качестве экспертного центра, выступая в тесном сотрудничестве с отраслью внутреннего судоходства и используя набор правил и инструментов для обеспечения единообразного толкования конвенции, к числу которых относятся: а) специализированные суды и Апелляционная палата ЦКСР; б) принципы толкования; с) право на подачу жалобы. Кроме того, для эффективности конвенции жизненно важны информационно-просветительская работа и обновление правил в ответ на текущие вызовы. В заключение г-жа Браат резюмировала критерии, которые обеспечат успех международных конвенций: а) надлежащее удовлетворение реальных потребностей сектора и избежание дублирования с другими инструментами; б) функционирование в качестве универсального инструмента с эффективными механизмами обзора; с) использование поддержки и руководства международной организации в плане осуществления и толкования; д) наличие специальных экспертов для достижения ее целей и защиты конвенции.

14. Г-н Гримальди посвятил свое выступление вопросу наложения на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и принудительного исполнения согласно международным единообразным нормативным положениям. Он подчеркнул цель и сферу применения Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания и, в частности, Протокола № 2 о наложении на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и принудительного исполнения. Оратор представил подробный анализ отдельных положений о наложении на суда ареста для обеспечения гражданского иска и принудительного исполнения, изложенных в Протоколе, и выявленных недостатков. Конвенция получила бы определенные преимущества в результате пересмотра, предусматривающего следующее: а) введение единообразных правил в отношении неправомерного наложения ареста и права на возмещение ущерба; б) проведение оценки необходимости координации со Страсбургской конвенцией об ограничении ответственности во внутреннем водном судоходстве (КОВС) 2012 года. В данном случае может быть полезен сравнительный анализ существующих норм, касающихся неправомерного наложения ареста и права на возмещение ущерба.

15. Г-н Коконь выступил с докладом о развитии нормативно-правовой базы внутреннего водного транспорта в Польше и, в частности, о статусе осуществления СМВП и Конвенции об обороте судов внутреннего плавания, к которой Польша присоединилась в 2017 году. Он описал структуру государственной политики в области внутреннего судоходства в Польше, которая включает следующее: а) стратегию ответственного развития на период до 2020 года (с перспективой до 2030 года); б) стратегию устойчивого развития транспорта на период до 2030 года; с) национальный генеральный план внутреннего судоходства к 2030 году; д) программы развития водных путей Одера и Вислы. Национальный генеральный план внутреннего судоходства направлен на восстановление условий для надежного и эффективного внутреннего водного транспорта и имеет следующие конкретные цели: а) обеспечение надлежащего состояния судоходства; б) развитие рынка внутреннего водного транспорта; с) создание партнерств для внутреннего водного транспорта.

Была представлена подробная информация о программах развития водных путей Вислы и Одера.

16. Основной темой выступления г-жи Чинчурак Эрцег было отсутствие согласованных правил в секторе и его влияние на внутреннее судоходство в Европе. Оратор рассмотрела сильные и слабые стороны сектора и представила обзор международных институтов и органов, регулирующих внутреннее судоходство в Европе, а также существующих в Европе правовых режимов: а) международных договоров, регулирующих судоходство по международным рекам; б) международных соглашений и конвенций; в) директив и правил Европейского союза; г) правил речных комиссий и резолюций ЕЭК; д) национального законодательства. Она представила обзор национальной законодательной базы Хорватии в области внутреннего судоходства: Закона о судоходстве по внутренним водным путям и портах, стратегии развития внутренних водных путей (2008–2018 годы) и других соответствующих документов. Оратор подчеркнула важность продолжения согласования и унификации норм и правил, создания механизмов для эффективной нормативной базы, регулирующей внутренний водный транспорт, а также потребность сектора в международном соглашении, регулирующем перевозку пассажиров и их багажа по внутренним водным путям.

17. В своем докладе г-жа Старикова проинформировала участников заседания о ходе разработки Министерством инфраструктуры Украины национальной нормативной базы в области внутреннего водного транспорта и европейской интеграции в систему «зеленой» речной логистики путем перехода на европейские стандарты и активного вовлечения сектора в международные логистические цепочки и мультимодальные перевозки. Закон Украины «О внутреннем водном транспорте», а также другие недавно принятые законодательные акты и проект стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2031 года устанавливают комплекс мер по упрощению международных перевозок, снижению издержек речной логистики и улучшению инвестиционного климата. Оратор коснулась также вопроса о ходе осуществления СМВП, Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) и текущей работы по согласованию национального законодательства с ЕПСВВП и Европейскими правилами сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП).

18. После выступлений состоялось обсуждение и были обозначены вопросы для дальнейшего рассмотрения. Участникам было предложено ответить на многовариантный вопросник.

19. Респонденты назвали следующие преимущества присоединения к международным конвенциям и соглашениям:

- согласованное на международном уровне развитие сектора;
- наличие упрощенных и стандартизованных процедур;
- улучшение мобильности и связанности;
- развитие национальной нормативной базы;
- активизация сотрудничества;
- наличие признанных на международном уровне документов и гарантий в области транзита;
- повышение осведомленности и наглядности;
- повышение скорости, безопасности и надежности перевозок.

20. Респонденты назвали следующие возможности для улучшения существующей международной нормативно-правовой базы:

- использование последних изменений (цифровизации, автоматизации, экологизации внутреннего флота, инноваций и т. д.);

- дальнейшая гармонизация с другими международными нормативными актами, стандартами и т. д.;
- устранение существующих пробелов и противоречий с другими нормативными актами;
- предотвращение дублирования с другими обязательными документами;
- повышение устойчивости к пандемиям и другим чрезвычайным ситуациям.

21. Респонденты назвали следующие препятствия для стран в присоединении и осуществлении международных конвенций и соглашений:

- наличие противоречий с национальным и/или региональным законодательством;
- недостаточная очевидность преимуществ присоединения к ним;
- отсутствие информации о процедуре присоединения;
- наличие препятствий в ходе осуществления;
- отсутствие возможности внесения поправок в конкретные положения.

22. Респонденты назвали следующие способы повышения эффективности обязательных документов, входящих в компетенцию ЕЭК, которые имеют отношение к внутреннему водному транспорту:

- обновление и/или пересмотр отдельных положений, которые больше не отвечают целям конвенции или существующим обстоятельствам;
- повышение наглядности и доступности информации;
- отзывы договаривающихся сторон о препятствиях в ходе осуществления и обеспечения соблюдения;
- разработка новых правовых документов.

23. Рабочая группа решила, что для SC.3 можно сформулировать следующие рекомендации по повышению эффективности международных конвенций и соглашений, входящих в компетенцию ЕЭК, которые имеют отношение к внутреннему водному транспорту, и по увеличению числа договаривающихся сторон этих конвенций и соглашений:

- тесное сотрудничество с речными комиссиями и Европейским союзом по вопросам, связанным с присоединением и осуществлением правовых документов;
- наращивание потенциала государств-членов для присоединения к правовым документам ЕЭК и их осуществления;
- повышение наглядности и доступности информации о правовых документах и их преимуществах;
- анализ ситуаций, когда необходимо обновить и модернизировать правовые документы;
- регулярный сбор информации от договаривающихся сторон об осуществлении и обеспечении соблюдения правовых документов и ее рассмотрение на сессиях;
- проведение тематических рабочих совещаний по конкретным правовым документам.

24. От имени SC.3/WP.3 Председатель поблагодарил докладчиков за отличные выступления.

25. По предложению Председателя SC.3/WP.3 решила сохранить этот пункт в повестке дня следующих сессий обеих рабочих групп и продолжить обсуждение на шестьдесят пятой сессии SC.3.

IV. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 3 повестки дня)

A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения

Документ: ECE/TRANS/120/Rev.4

26. Рабочая группа с удовлетворением приняла к сведению информацию Бельгии о ходе подготовительной работы по присоединению к СМВП.

27. Секретариат отметил, что обновленной информации о намерении стран присоединиться к СМВП пока нет. SC.3/WP.3 призвала государства-члены, которые еще не являются сторонами СМВП, присоединиться к нему.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 и Amends.1–3,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/13

28. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила предложения по поправкам к третьему пересмотренному изданию Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»), переданные Бельгией, Чехией и ЦКСП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/13). По предложению Словакии SC.3/WP.3 решила добавить следующую сноску к перечню недостающих ссылок для Словакии:

Участки водных путей, которые в настоящее время не существуют, но которые включены в соответствующие программы развития инфраструктуры.

29. SC.3/WP.3 попросила секретариат передать предложения по поправкам к «Синей книге», предварительно одобренные на ее пятьдесят восьмой и пятьдесят девятой сессиях, для окончательного утверждения SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/13

30. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила предложения по поправкам ко второму пересмотренному изданию Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49), касающимся перечня основных узких мест Чехии и перечня стратегических узких мест Германии и содержащимся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/13.

V. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 4 повестки дня)

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amends. 1–4,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14,

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/15 и неофициальные документы №№ 11 и 17 SC.3/WP.3 (2021 год)

31. Рабочая группа приняла к сведению итоги специальной сессии по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), которая состоялась 22 июня 2021 года и была приурочена к ее пятьдесят девятой сессии, и подтвердила решения, принятые на специальной сессии (см. приложение).

32. Рабочая группа решила внести следующие изменения в проект шестого издания ЕПСВВП (неофициальный документ № 11 SC.3/WP.3 (2021 год)):

- Статья 1.22, пункт 2 (только на русском языке):

заменить «общественными манифестациями» на «публичными мероприятиями».

- Статья 3.25, пункт 4 (только на русском языке):

исключить предложенную поправку в конце второго предложения.

- Статья 9.09, *добавить* новый пункт 2:

«2. В отношении статьи 8.02, пункт 1, компетентные органы могут потребовать, чтобы судоводители судов, совершающих однодневные рейсы, предупреждали о своем присутствии на предписанном канале радиотелефонной связи до входа на соответствующие участки или до прохождения контрольных пунктов, центров управления движением и шлюзов, указанных компетентным органом с помощью сигнального знака В.11 (приложение 7)».

- Статья 10.01

заменить «отходы от очистки» на «шлам очистных установок», «хозяйственный мусор» на «бытовой мусор» (только на русском языке).

33. В ответ на вопрос Австрии о предложении по поправке к журналу учета сточных вод в статье 10.06 и о приложении 12, содержащемся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, секретариат сослался на решение, принятое на пятьдесят восьмой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, п. 45), ожидать сообщений от ДК и секретариата Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП). Секретариат далее сообщил SC.3/WP.3, что он представил информацию об этом предложении на совещании Группы экспертов ДК «Отходы от эксплуатации судов», состоявшемся 4 марта 2021 года, и на совещании Рабочей группы КОВВП, состоявшемся 6 и 7 апреля 2021 года. Австрия согласилась с тем, что пока рано принимать это предложение на нынешней сессии, и подчеркнула, что эти поправки имеют решающее значение для предотвращения незаконного сброса сточных вод, образующихся на борту судов внутреннего плавания, в водный путь.

34. Российская Федерация указала на эффективность работы Группы экспертов по ЕПСВВП по подготовке шестого издания ЕПСВВП, проведенной в период с 2017 по 2021 год. Она упомянула многочисленные редакционные изменения, внесенные в ЕПСВВП, которые значительно улучшили проект, и выразила надежду на то, что пересмотренный текст поможет ДК в работе над Основными положениями о плавании по Дунаю (ОПД).

35. По предложению Российской Федерации SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проект шестого издания ЕПСВВП при условии внесения в него согласованных изменений и просила секретариат передать его шестьдесят пятой сессии SC.3 для окончательного принятия.

36. SC.3/WP.3 просила ЦКСР не позднее 30 июля 2021 года передать в секретариат дополнительные редакционные замечания к тексту на французском языке проекта шестого издания ЕПСВВП при условии наличия таковых, с тем чтобы включить их в окончательный проект, который будет представлен SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии.

37. SC.3/WP.3 приняла к сведению сообщение ДК о создании специальной редакционной группы для подготовки издания ОППД 2022 года.

38. SC.3/WP.3 отметила поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну и Полицейским правилам плавания по Мозелю, переданные ЦКСП и МК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/15 и неофициальный документ № 17 SC.3/WP.3 (2021 год)), и решила вернуться к этому вопросу после принятия шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП.

39. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата и ДК о продолжающемся в рамках Комиссии обсуждении предложений по поправкам, касающимся журнала учета сточных вод. SC.3/WP.3 поручила секретариату продолжать информировать ее о поступающих от секретариатов КОВВП и ДК сообщениях и решила продолжить обсуждение этого вопроса на своих будущих сессиях.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2020/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/17

40. Рабочая группа приняла к сведению предложения по поправкам к приложению к резолюции № 61, подготовленные секретариатом на основе положений Европейского стандарта, устанавливающего технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП) (издание 2021 года) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16), в соответствии с решением, принятым на ее пятьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, п. 55). Проект содержит предложения по поправкам к главе 4 «Расстояние безопасности, надводный борт и марки осадок», главе 8 «Конструкция двигателей», главе 9 «Электрооборудование», главе 10 «Оборудование», главе 12 «Жилые помещения» и добавлению 10 «Дополнительные положения, применимые к судам, работающим на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С». В частности, было отмечено, что для ссылок на европейские стандарты и статьи ЕС-ТТСВП в проекте требуется решение SC.3/WP.3 по следующим пунктам: 9–2.6.11, 9–2.6.13 и пункту 2.8.9 добавления 10.

41. Рабочая группа приняла к сведению дополнительное предложение по проекту новой главы, озаглавленной «Специальные положения, применимые к электрическим гребным установкам», приложения к резолюции № 61, переданное Российской Федерацией (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/17).

42. SC.3/WP.3 постановила продолжить обсуждение проекта поправок на своей шестидесятой сессии. Секретариату было поручено продолжить работу по согласованию положений приложения к резолюции № 61 с ЕС-ТТСВП и национальными правилами государств-членов.

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

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

43. Рабочая группа отметила, что со времени ее пятьдесят восьмой сессии в секретариат не поступали обновленные данные о перечне приемных пунктов для передачи отходов, образующихся на борту судов, и просила секретариат продолжить сбор обновленной информации.

44. SC.3/WP.3 отметила, что секретариат не получил комментариев по предложению о дополнительной классификации отходов, образующихся на борту

судов внутреннего плавания (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29), и решила продолжить обсуждение на своих следующих сессиях.

45. Рабочая группа приняла к сведению информацию ДК об итогах совещания экспертов ДК «Отходы от эксплуатации судов», проведенного в режиме онлайн 4 марта 2021 года. На этом совещании: а) было принято решение продолжить работу по обновлению Рекомендаций ДК по организации сбора отходов с судов, осуществляющих плавание по Дунаю; б) выражена поддержка работе секретариата ДК по дальнейшему обновлению информации об имеющейся инфраструктуре для сбора и удаления отходов с судов, осуществляющих плавание по Дунаю; в) принято решение собрать информацию от стран ДК в отношении предложения о введении журнала учета сточных вод на основе опросного листа.

46. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о текущей работе по подготовке Техническим комитетом 8 ИСО «Суда и морские технологии» нового стандарта по управлению отходами, образующимися на борту судов внутреннего плавания, и обращению с ними, к участию в которой была приглашена ЕЭК. SC.3/WP.3 приветствовала участие секретариата в этой работе, подчеркнула желательность включения в проект положений соответствующих резолюций SC.3 и просила секретариат информировать ее о ходе этой работы.

D. Модернизация и экологизация флота внутреннего плавания в Европе

Документы: неофициальные документы №№ 14, 16 и 19 SC.3/WP.3 (2021 год)

47. В соответствии с решением, принятым на ее пятьдесят восьмой сессии, Рабочая группа продолжила обмен информацией о последних достижениях и текущих проектах и мероприятиях, посвященных модернизации и экологизации флота внутреннего плавания. Она приняла к сведению доклад г-на С. Брайтенбаха (Региональная ассоциация маркетинга порта Гамбурга) об основных результатах проекта ЕММА² с продленным сроком реализации (август 2019 года — июнь 2021 года), направленного на развитие внутреннего судоходства в регионе Балтийского моря путем поддержки цифровизации внутреннего водного транспорта и внедрения новых логистических концепций (неофициальный документ № 14 SC.3/WP.3 (2021 год)). Этот проект включал следующие основные элементы: а) экспериментальный проект эксплуатации «умных» судоходных каналов в Сайменском регионе (Финляндия); б) проект по развитию функциональных возможностей речных информационных служб (РИС) с использованием картографического веб-приложения ELIAS в Германии при поддержке Польши; в) автоматическую систему указания безопасной высоты подмостового габарита на реке Одер (Польша); г) внедрение новых логистических концепций в Литве, Польше и Швеции. SC.3/WP.3 решила включить эту тему в повестку дня предстоящей шестьдесят пятой сессии SC.3 и просила секретариат подготовить рабочий документ.

48. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию Европейской комиссии о принятии 24 июня 2021 года Сообщения Комиссии «НАЯДЫ III: стимулирование развития европейского внутреннего водного транспорта, отвечающего требованиям будущего». Рабочая группа приветствовала принятие документа «НАЯДЫ III» и подчеркнула его значение для развития устойчивого и экологичного внутреннего водного транспорта.

49. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию г-на В. Хебенштейта (ЕСРПТ) об итогах цифрового рабочего совещания на тему «Экологизация внутреннего водного транспорта, каботажного судоходства и перевозок река — море» (24 марта 2021 года), посвященного содействию переходу на альтернативные виды топлива и технологии (неофициальный документ № 19 SC.3/WP.3 (2021 год)).

² Повышение мобильности грузопотоков и совершенствование логистики в регионе Балтийского моря путем укрепления внутреннего водного транспорта и перевозок «река — море» и содействия развитию новых услуг в области международных морских перевозок.

50. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о мероприятии «Ключевая роль внутреннего водного транспорта в реализации Европейского “зеленого курса” и содействии осуществлению стратегии устойчивой и “умной” мобильности», проведенном Европейским союзом речного судоходства 21 июня 2021 года в гибридном формате в Брюсселе (неофициальный документ № 16 SC.3/WP.3 (2021 год)).

VI. Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 5 повестки дня)

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

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

51. Рабочая группа приняла к сведению информацию г-на Т. Саутхолла (МАМС) о пересмотре Рекомендации МАМС 0120 (V-120) «Службы движения судов на внутренних водных путях». Это часть работы МАМС по пересмотру рекомендаций и руководств для служб движения судов (СДС) для приведения их в соответствие с новой резолюцией ИМО, которая будет принята Ассамблеей ИМО в декабре 2021 года и заменит резолюцию ИМО А.857(20). МАМС поблагодарила экспертов из делегаций Российской Федерации и Украины, а также секретариат за их вклад в эту работу. МАМС приветствовала продолжение сотрудничества между этими двумя организациями и подчеркнула преимущества приведения документов ЕЭК в соответствие с будущими рекомендациями МАМС по безопасности судов, которые осуществляют плавание в трансграничных районах, где действуют режимы морского и внутреннего судоходства.

52. Российская Федерация, Украина и секретариат представили дополнительную информацию об этой работе, согласовании терминологии проекта рекомендации МАМС и документов ЕЭК, а также поблагодарили МАМС за отличное сотрудничество.

53. Председатель подчеркнул важность сотрудничества между МАМС и ЕЭК для деятельности SC.3 и SC.3/WP.3 и выразил надежду на его дальнейшее развитие в будущем.

54. SC.3/WP.3 решила начать пересмотр резолюции № 58 после принятия новой рекомендации МАМС и настоятельно просила Российскую Федерацию, Украину и секретариат продолжать участвовать в текущей работе МАМС.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/19, неофициальный документ № 13 SC.3/WP.3 (2021 год)

55. SC.3/WP.3 обсудила проект брошюры «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/19), подготовленный секретариатом во исполнение решения Рабочей группы, принятого на ее пятьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, п. 68). Проект был подготовлен в сотрудничестве с Российской Федерацией и Украиной.

56. SC.3/WP.3 согласилась с комментариями к проекту, переданными Болгарией, Российской Федерацией и Румынией (неофициальный документ № 13 SC.3/WP.3

(2021 год)). По предложению Австрии и Российской Федерации SC.3/WP.3 решила добавить в рисунок II документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/19, этап «2019 год», следующую запись:

Международные группы экспертов по РИС реорганизованы во временные рабочие группы CESNI/TI³.

57. SC.3/WP.3 предварительно одобрила проект. Секретариату было предложено передать измененный проект SC.3 для окончательного утверждения с целью его выпуска после утверждения.

С. Системы спутникового позиционирования на внутренних водных путях

58. В соответствии с решением, принятым на ее пятьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, п. 82), Рабочая группа провела обсуждение систем функционального дополнения для навигационных систем спутникового позиционирования и их применения на внутренних водных путях.

59. С основными докладами выступили: г-жа Ш. Гадимова (УВКП ООН), г-н М. Гоппе (Федеральное управление водных путей и судоходства Германии), г-н М. Лопес Мартинес (АКПЕС), г-н Е. Бродский (Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей (Российская Федерация)), г-н М. Бхуян и г-н С. Томбре (Финский институт геопространственных исследований Национальной земельной службы Финляндии), г-н Т. Хорват («Албердинг ГмбХ»), г-н М. Сандлер («Аргонав ГмбХ»), г-н Р. Соаре (Речная администрация низовьев Дуная (Румыния)) и г-н Т. Рус (Бухарестский технический университет гражданского строительства).

60. Г-жа Гадимова представила обзор деятельности и задач Международного комитета по глобальным навигационным спутниковым системам (ГНСС) (МКГ), Форума поставщиков МКГ и рабочих групп по различным аспектам эксплуатации, внедрения, разработки, наращивания потенциала и мониторинга ГНСС, а также последних мероприятий и публикаций.

61. Доклад г-на Гоппе был посвящен технологиям и решениям пространственной, навигационной и временной поддержки (ПНВ) на борту судов внутреннего плавания. Он осветил: а) текущее состояние использования ПНВ в судоходных приложениях; б) требования к предоставлению данных о ПНВ; в) последние разработки, новые приложения и текущие проекты; г) дальнейшие действия. В качестве заместителя Председателя Рабочей группы МАМС по вопросам радионавигации г-н Гоппе проинформировал участников сессии о последних достижениях ИМО и МАМС в этой области.

62. Доклад г-на Лопеса был посвящен спутниковым системам функционального дополнения (ССФД) для ГНСС, применяемым в Европе. Он рассказал об услугах программ «Галилео» и Европейской геостационарной службы навигационного покрытия (EGNOS), а также остановился на применении, преимуществах и возможностях европейских ССФД на внутренних водных путях. Далее он представил преимущества новой высокоточной услуги программы «Галилео» для коррекции точного позиционирования точек.

63. Г-н Бродский выступил с докладом о текущей работе по обеспечению высокоточной навигации с использованием систем функционального дополнения ГНСС на внутренних водных путях России, использовании маяков дифференциальной ГНСС (ДГНСС) по стандарту МАМС в качестве наземной системы функционального дополнения и возможностях использования ССФД для повышения точности местоопределения. По состоянию на 2021 год в Российской Федерации доступны две

³ Рабочая группа по информационным технологиям Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства.

ССФД — Система дифференциальной коррекции и мониторинга (СДКМ), которая проходит испытания, и EGNOS.

64. Выступление г-на Бхуяна и г-на Томбре было посвящено ГНСС для морской навигации на водных путях Финляндии и последним достижениям Финского института геопространственных исследований: а) эксплуатационным требованиям к системам определения местоположения на море и обнаружению целей; б) современным эксплуатационным характеристикам использования ГНСС и методов функционального дополнения в Ботническом заливе, Балтийском море и экспериментальной кампании EGNOS в Финляндии; в) последним исследовательским проектам института; г) рекомендациям по повышению надежности и устойчивости ПНВ; д) Финской национальной справочной сети (FinnRef) и службе «ГНСС-Финляндия».

65. Г-н Хорват в своем докладе осветил ряд решений компании «Албердинг ГмБХ» для судоходства по внутренним водным путям, предназначенных для поставщиков услуг на внутренних водных путях, в области а) инфраструктурных решений для ДГНСС; б) предоставления РИС через АИС⁴; в) ПНВ; г) высокоточных систем определения местоположения и направления движения; д) специальных приложений. Далее он подробно рассказал о конкретных приложениях для ПНВ на внутренних водных путях и некоторых проектах использования высокоточных систем определения местоположения для оказания помощи судоводителям и автономного судоходства.

66. Г-н Сандлер в своем докладе затронул актуальные тенденции развития спутниковой навигации в области судоходства по внутренним водным путям: компас ГНСС, целостность измерений ГНСС и высокоточная ГНСС. Он привел примеры недавних проектов использования ГНСС для предупреждения об опасности столкновения с мостами, работы шлюзов и паромного сообщения, рассказал о навигационной системе RADARpilot720° производства компании «Аргонав ГмБХ» и подчеркнул преимущества передовых систем спутниковой навигации.

67. Г-н Рус и г-н Соаре представили технические решения для улучшения геодезической поддержки Речной администрации низовьев Дуная и повышения качества данных для геодезической трансформации. Это необходимо для улучшения судоходных и экологических условий низовьев Дуная, а также для объединенного использования данных с другими речными администрациями на Дунае. Г-н Рус подробно рассказал о внедрении спутниковой геодезической инфраструктуры вдоль Дуная и других соответствующих проектах, затем подытожил результаты и сферы применения геодезической инфраструктуры Дуная для внутреннего судоходства.

68. После выступлений состоялось обсуждение и были обозначены вопросы для дальнейшего рассмотрения. Участникам было предложено ответить на многовариантный вопросник.

69. Респонденты отметили, что наиболее широко используемыми ГНСС для целей судоходства на внутренних водных путях в их странах являются GPS, ГЛОНАСС и комбинированное использование нескольких ГНСС.

70. Респонденты отметили, что на внутренних водных путях используются следующие наземные и локальные системы функционального дополнения для повышения точности местоопределения:

- ДГНСС на основе технологии АИС;
- маяки ДГНСС по стандарту МАМС.

71. Респонденты назвали следующие возможные сценарии использования наземных ДГНСС для повышения точности местоопределения систем спутникового позиционирования на внутренних водных путях:

⁴ Автоматическая идентификационная система.

- они будут использоваться в течение длительного периода времени в сочетании с другими передовыми технологиями (47 % респондентов);
- они будут улучшены и будут эффективно использоваться в будущем (35 %);
- они будут постепенно заменяться другими новейшими технологиями (35 %).

72. Среди ССФД для повышения точности местоопределения на внутренних водных путях 47 % респондентов указали EGNOS, а 35 % отметили, что ССФД не используются.

73. В отношении перспектив использования спутниковых систем для повышения точности местоопределения на внутренних водных путях респонденты отметили, что ДГНСС будут совершенствоваться и эффективно использоваться в будущем (41 % респондентов) и будут использоваться длительное время в сочетании с наземными ДГНСС и другими перспективными технологиями (47 %).

74. В отношении достаточности оснащения судов приемниками ГНСС, обеспечивающими высокоточный режим местоопределения, респонденты отметили:

- ими оснащены не все суда, но это планируется сделать ближайшем будущем (35 % респондентов);
- ими оснащены только суда, где это требуется по условиям навигации (18 %);
- суда ими не оснащены (18 %).

Некоторые респонденты предоставили дополнительную информацию по этому вопросу.

75. 47 % респондентов придерживаются мнения, что использование Интернета для повышения точности местоопределения на внутренних водных путях будет развиваться на основе услуг провайдеров наземных сетей, а 18 % считают, что такие системы будут использоваться лишь при отсутствии других доступных технологий.

76. Председатель поблагодарил докладчиков за отличные выступления. Рабочая группа решила продолжить обсуждение на своих будущих сессиях и просила секретариат подготовить рабочий документ для этой цели.

D. Прочая деятельность, направленная на содействие развитию речных информационных служб в Европе

77. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о принятии в апреле 2021 года Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) Европейского стандарта для речных информационных служб (ЕС-РИС, издание 2021/1).

78. Рабочая группа приняла к сведению информацию о рабочем совещании АИС СНО⁵, проведенном 28 апреля 2021 года Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры Германии, предоставленную секретариатом и дополненную Российской Федерацией.

VII. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 6 повестки дня)

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

79. Рабочая группа отметила текущую работу секретариата по подготовке предложений по поправкам к резолюции № 31 на основе сравнительного анализа Директивы (ЕС) 2017/2397 и Европейского стандарта квалификаций в области

⁵ Средства навигационного оборудования.

внутреннего судоходства (ЕС–КВС) и просила секретариат завершить подготовку предложения для рассмотрения на ее шестидесятой сессии.

80. Председатель отметил, что в дополнение к положениям Директивы (ЕС) 2017/2397 от 12 декабря 2017 года о признании квалификаций в области внутреннего судоходства и ЕС–КВС при пересмотре резолюции № 31 следует учесть Стандарты базовой подготовки в области безопасности для палубных матросов, принятые КЕСНИ.

81. Рабочая группа решила провести обсуждение этого вопроса в формате «круглого стола» на шестидесятой сессии SC.3/WP.3 и просила секретариат направить приглашения Европейской комиссии, КЕСНИ и другим заинтересованным сторонам.

VIII. Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 7 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/2020/14, ECE/TRANS/SC.3/2020/15, ECE/TRANS/SC.3/2020/16, неофициальный документ № 18 SC.3/WP.3 (2021 год)

82. Рабочая группа приняла к сведению ход разработки глоссария терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом. В соответствии с предложением Хорватии (неофициальный документ № 18 SC.3/WP.3 (2021 год)) SC.3/WP.3 просила секретариат включить в проект определение общественного места швартовки:

Общественное место швартовки: обустроенное и оборудованное место на водном пути вдоль берега или рядом с плавучим объектом, позволяющее судам находиться вне фарватера для соблюдения требования о соответствующей продолжительности отдыха членов экипажа; в случае чрезвычайных ситуаций и аварий; для выполнения мелких ремонтных работ; для смены экипажа.

IX. Статистика внутренних водных путей (пункт 8 повестки дня)

Документ: неофициальный документ № 7 SC.3/WP.3 (2021 год)

83. Рабочая группа приняла к сведению материалы, представленные секретарем Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) г-ном Э. Блэкберном, о ходе работы по предложению, касающемуся обследования водных путей категории E. Он напомнил об обсуждениях, проведенных SC.3 и WP.6 по вопросу картирования объемов перевозок по сети водных путей категории E, и продемонстрировал доступные варианты визуализации на основе данных Евростата для внутренних водных путей и некоторых маршрутов «река — море». Ведется работа по картированию маршрутов «пункт отправления — пункт назначения» на реальной сети на основе данных «Синей книги». На основании ответов государств-членов о дальнейшей работе по этому предложению для шестидесятой четвертой сессии SC.3 результаты могут быть доработаны и выпущены в виде неофициального документа. С этой целью государствам-членам было предложено ответить на следующие вопросы:

- Было ли немецкое приложение Travis создано с использованием программного обеспечения с открытым исходным кодом?
- Существует ли простой набор данных, доступный в странах, не охваченных данными Евростата, который подходит для тестирования?
- На чем должна быть сосредоточена дальнейшая работа?

84. Румыния отметила, что источником данных по румынским водным путям является Евростат, и предложила анализировать объемы перевозок в сочетании с промышленными и экономическими данными.

85. Рабочая группа поблагодарила г-на Блэкберна за его доклад и просила секретариат продолжить эту работу.

X. Прогулочное плавание (пункт 9 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4

86. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о следующем: а) об образце международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС), переданном Украиной; б) об обновленной онлайн-базе данных образцов МУС, которую ведет ЕЭК.

87. SC.3/WP.3 просила секретариат связаться с Польшей, с тем чтобы проверить информацию о выдаче Польшей МУС, содержащуюся в приложении IV к резолюции № 40, и при необходимости подготовить поправку.

88. Рабочая группа отметила, что следующее заседание неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию было перенесено на вторую половину августа — сентябрь 2021 года.

XI. Тема для обсуждения на шестидесятой сессии Рабочей группы (пункт 10 повестки дня)

89. Рабочая группа решила, что темой ее шестидесятой сессии будет предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания.

XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

A. Выборы должностных лиц шестидесятой и шестьдесят первой сессий Рабочей группы

90. По предложению Румынии при поддержке Беларуси, Российской Федерации и Украины г-н И. Игнатов (Болгария) был переизбран Председателем шестидесятой и шестьдесят первой сессий Рабочей группы.

91. По предложению Российской Федерации г-н А. Афанасьев (Беларусь) был переизбран заместителем Председателя шестидесятой и шестьдесят первой сессий Рабочей группы.

B. Одиннадцатый Международный семинар по упрощению процедур торговли и транспорта «Цифровая трансформация мультимодальных перевозок с использованием справочной модели данных СЕФАКТ ООН» (26–28 мая 2021 года, Одесса (Украина))

92. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о семинаре на тему «Цифровая трансформация мультимодальных перевозок с использованием справочной модели данных СЕФАКТ ООН».

XIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)

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

94. 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 распространены через все постоянные представительства в Женеве для утверждения участвовавшими в работе сессии делегациями по 72-часовой процедуре «отсутствия возражений». Крайний срок по процедуре «отсутствия возражений» истек в четверг, 1 июля 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, см. URL: <https://unece.org/silence-procedure>.

Приложение

Доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее специальной сессии по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (22 июня 2021 года)

I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (Рабочая группа, или SC.3/WP.3) провела свою специальную сессию по Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) 22 июня 2021 года в Женеве. Сессия проходила в гибридном формате с очным участием во Дворце Наций в Женеве и виртуальным участием на платформе Webex только на английском языке без официального устного перевода.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Украины и Чехии.
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Мозельская комиссия (МК) и Международная комиссия по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава, или КС). Присутствовали делегации БИМКО, Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС) и Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ).
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори, который подчеркнул важность этого совещания для завершения работы над проектом шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).
5. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее пятьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, пп. 45 и 46), г-н И. Игнатов (Болгария) выполнял функции Председателя специальной сессии Рабочей группы, а г-н А. Афанасьев (Беларусь) — заместителя Председателя.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документ: неофициальный документ № 12 SC.3/WP.3 (2021 год)

6. Рабочая группа утвердила повестку дня на основе предварительной повестки дня (неофициальный документ № 12 SC.3/WP.3 (2021 год)).
7. 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. Подготовка шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (пункт 2 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/115 и Add. 1–4, ECE/TRANS/SC.3/2020/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14 и неофициальный документ № 11 SC.3/WP.3 (2021 год)

8. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата об итогах тридцать седьмого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, которое было проведено в виртуальном режиме 13 апреля 2021 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14, приложение II). Российская Федерация подчеркнула важность работы Группы экспертов по ЕПСВВП по подготовке проекта шестого издания ЕПСВВП, напомнила об основных поправках, внесенных в проект, и призвала участников доработать проект с целью его предварительного принятия на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3.

9. Рабочая группа подробно рассмотрела проект шестого издания ЕПСВВП на английском, русском и французском языках (неофициальный документ № 11 SC.3/WP.3 (2021 год)), представленный секретариатом, который включал:

- поправки, предложенные Группой экспертов по ЕПСВВП на ее тридцать шестом и тридцать седьмом совещаниях (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14);
- редакционные изменения, внесенные в текст на французском языке на основе Полицейских правил плавания по Рейну;
- редакционные изменения, внесенные в текст на русском языке на основе Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) и правил судоходства государств-членов;
- редакционные изменения, предложенные Дунайской комиссией (ДК);
- изменения с целью лучшего согласования ЕПСВВП на трех языках и другие редакционные изменения, предложенные секретариатом.

10. В обсуждении приняли участие Беларусь, Болгария, Российская Федерация, Украина, МК и КС. SC.3/WP.3 согласилась с изменениями, предложенными Группой экспертов по ЕПСВВП на ее тридцать седьмом совещании, и предложениями, внесенными на сессии, в частности:

- статья 1.11, пункт 1, *заменить* «экземпляр правил плавания» на «экземпляр действующих правил плавания»;
- статья 3.14, пункты 2 и 3: в последнем предложении пункта 2 *после* «кормовой части судна» *добавить* «нижний из которых расположен».

11. Рабочая группа не согласилась с предложенными изменениями (неофициальный документ № 11 SC.3/WP.3 (2021 год)):

- заголовков с заглавной буквы «Судовое свидетельство» (только на русском языке);
- предложения по поправкам к статье 6.35, заголовков и пункт 1 (только на русском языке);
- изменения в термине «нефтедержащая вода» в пунктах е) и g) статьи 10.01 (только на русском языке).

12. Рабочая группа приняла к сведению комментарии делегаций по пункту 2 статьи 1.22, пункту 4 статьи 3.25 и пункту 1 е) статьи 8.02 (исключение требования о представлении информации для судов, совершающих однодневные рейсы). Секретариату было поручено подготовить предложения по поправкам в сотрудничестве с государствами-членами для рассмотрения на пятьдесят девятой сессии Рабочей группы.

13. Рабочая группа приняла к сведению комментарий Австрии о включении в статью 10.06 и приложение 12 проекта шестого издания ЕПСВВП положений о журнале учета сточных вод, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3. Секретариату было поручено представить разъяснения на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3.

14. Рабочая группа приняла к сведению следующие предложения Украины:
а) проверить определение парусного судна в статье 1.01, часть I, определение 9;
б) уточнить термин «суда со слишком большой осадкой» в пункте 2 статьи 1.22;

с) проверить заголовок статьи 3.25 в отношении маркировки затонувших судов (только на русском языке); d) изменить заголовок статьи 6.35, с тем чтобы ввести общий термин для буксируемого спортивного оборудования, и пересмотреть статью, с тем чтобы охватить другие виды спортивного оборудования. Российская Федерация представила комментарии к предложениям по пунктам b), c) и d) выше. SC.3/WP.3 решила вернуться к этим предложениям после принятия шестого издания ЕПСВВП.

15. Рабочая группа сочла, что проект готов для предварительного одобрения на ее пятьдесят девятой сессии с согласованными изменениями.

16. Председатель поблагодарил Группу экспертов по ЕПСВВП за отличную работу.

IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)

17. По этому пункту повестки дня предложений не поступало.

V. Подготовка перечня решений (пункт 4 повестки дня)

18. В соответствии с установившейся практикой и решением КВТ (ECE/TRANS/156, п. 6) Рабочая группа подготовила перечень решений, принятых на ее специальной сессии.
