


**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**
**Шестидесятая сессия**

Женева, 16–18 февраля 2022 года

**Доклад Рабочей группы по унификации технических  
предписаний и правил безопасности на внутренних  
водных путях о работе ее шестидесятой 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. Итоги шестьдесят пятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 2 повестки дня) .....	8–11	4
IV. Рабочее совещание «Предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания и экологизация сектора внутреннего водного транспорта» (пункт 3 повестки дня) .....	12–35	4
V. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 4 повестки дня) .....	36–46	9
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения .....	36–42	9
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синяя книга) .....	43–46	10
VI. Предложение по новой классификации европейских внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня) .....	47–51	11
VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня) .....	52–67	11
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (шестой пересмотренный вариант резолюции № 24) .....	52–56	11
B. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61) .....	57–62	12



C.	Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21) .....	63–67	13
VIII.	Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня) .....	68–76	13
A.	Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях (приложение к резолюции № 58) .....	68–71	13
B.	Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам .....	72–73	14
C.	Прочая деятельность, направленная на содействие развитию речных информационных служб в Европе .....	74–76	14
IX.	Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 8 повестки дня) .....	77–79	15
X.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня) .....	80–82	15
XI.	Проголочное плавание (пункт 10 повестки дня) .....	83–87	16
XII.	Тема для обсуждения на шестьдесят первой сессии Рабочей группы (пункт 11 повестки дня) .....	88	16
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня) .....	89–91	16
A.	Текущие проекты Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта .....	90–91	16
B.	Мероприятия, проведенные в рамках проекта «ПЛАТИНА 3» .....	92	17
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня) .....	93–94	18

## 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 шестидесятую сессию 16–18 февраля 2022 года. Сессия проходила в гибридном формате с очным участием во Дворце Наций в Женеве и виртуальным участием на платформе Zoom с синхронным переводом на английский, русский и французский языки.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Украины, Хорватии и Чехии.
3. На сессии присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Дунайской комиссии (ДК), Международной комиссии по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава, или СК) и Международного агентства по возобновляемым источникам энергии (МАВИЭ). На сессии была представлена Европейская комиссия. Присутствовали делегации БИМКО, Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС) и Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ). По приглашению секретариата присутствовали делегации Европейского института энергетических исследований (ЕИФЕР), Экспертно-инновационного центра баржевых перевозок (ЕИКБ), «ФИЕР отомоутив», «Фри боутинг ассоузиэйшн», Высшей инженерной школы (JUNIA) (Лилль, Франция), Института биологии Лейденского университета, Института экономики и логистики судоходства (ИСЛ), Института морских исследований Нидерландов, «Про Дэньюб интернэшнл», «Соларуотерурлд АГ» и «Войекс».
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори. Он поприветствовал участников, пожелал им успешной работы и проинформировал сессию о разработке платформы электронного обучения LearnITC в партнерстве с Международным учебным центром Международной организации труда.
5. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее пятьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, пункты 90 и 91), функции Председателя шестидесятой сессии Рабочей группы выполнял г-н И. Игнатов (Болгария), а заместителя Председателя — г-н А. Афанасьев (Беларусь).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/119,  
неофициальный документ № 1 SC.3/WP.3 (2022 год)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с внесенными на сессии изменениями: а) название пункта 11 повестки дня было заменено на «Тема для обсуждения на шестьдесят первой сессии Рабочей группы»; и б) пункт 12 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен подпунктами: а) «Текущие проекты Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта» и б) «Мероприятия, проведенные в рамках проекта “ПЛАТИНА 3”». Повестка дня была дополнена неофициальным документом № 1 SC.3/WP.3 (2022 год) для учета неофициальных документов №№ 2–6 SC.3/WP.3.
7. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, будут отражены только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии. Презентации всех докладов будут распространены среди делегаций после сессии.

### **III. Итоги шестьдесят пятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 2 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/215, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1

8. Рабочая группа отметила основные решения, принятые Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) на ее шестьдесят пятой сессии (3–5 ноября 2021 года), а именно: а) принятие шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) в качестве резолюции № 102; б) поправку № 3 к Рекомендациям, касающимся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61) в качестве резолюции № 103; в) поправки к Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е (Синяя книга), Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (резолюция № 49, пересмотр 2) и перечню приемных пунктов для сбора отходов, образующихся на борту судов, на европейских внутренних водных путях; и d) брошюру «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии».

9. Рабочая группа приняла к сведению проект вопросника по осуществлению Вроцлавской декларации министров (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/1), основанный на рекомендациях по контролю за осуществлением декларации, принятых SC.3 на ее шестьдесят третьей сессии. По предложению Председателя SC.3/WP.3 решила исключить последний абзац из раздела А проекта вопросника, приведенного в приложении к рабочему документу, и одобрила это решение.

10. Рабочая группа просила секретариат распространить вопросник среди государств-членов после нынешней сессии.

11. SC.3/WP.3 решила включить этот пункт в повестку дня своей шестьдесят первой сессии.

### **IV. Рабочее совещание «Предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания и экологизация сектора внутреннего водного транспорта» (пункт 3 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/2,  
неофициальные документы №№ 3–6 SC.3/WP.3 (2022 год)

12. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее пятьдесят девятой сессии, 16 февраля 2022 года было проведено рабочее совещание «Предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания и экологизация сектора внутреннего водного транспорта». Рабочее совещание было посвящено различным аспектам предотвращения загрязнения с судов внутреннего плавания и снижения воздействия внутреннего судоходства на окружающую среду, а именно: а) законодательной базе по обращению с отходами, образующимися в результате эксплуатации судов; б) модернизации и экологизации флота внутреннего плавания; в) улучшению экологических характеристик портов; d) предотвращению шумового загрязнения, вызванного судами; и e) дальнейшим шагам и другим соответствующим вопросам.

13. Рабочее совещание было открыто секретариатом. Основными докладчиками были: г-жа М. Вольска и г-н А. Вердуин (Европейская комиссия), г-жа М. Абдул Кадир (МАВИЭ), г-н М. Чукаш («ФИЕР отомоутив»), г-н К.-Ф. Бертон (ЕИФЕР), г-н М. Киспель (ЕИКБ), г-н В. Лендерс («Войекс»), г-н А. Аитуш (JUNIA), г-н Т.-Д. Шульц («Соларуотеруорлд АГ»), г-жа Р. Мацалик Флореску («Про Дэньюб интернэшнл»), г-н Х. Слаббекорн (Институт биологии Лейденского университета), г-н Т. Ллойд (Институт морских исследований Нидерландов) и г-н С. Канурный (ДК).

14. Г-жа Вольска начала с представления политики Европейского союза в области поддержки сектора внутреннего судоходства при переходе на виды транспорта с

нулевым уровнем выбросов. В соответствии с целями по обеспечению климатической нейтральности Европы, изложенными в сообщении о Европейском «зеленом курсе» и Стратегии устойчивой и разумной мобильности, одной из двух основных целей Плана действий «НАЯДЫ III» на 2021–2027 годы<sup>1</sup> является необратимый переход отрасли внутреннего судоходства на нулевой уровень выбросов. Докладчик сосредоточилась на действиях, направленных на стимулирование инвестиций в технологии нулевых выбросов и нулевых отходов для судов внутреннего плавания и портов, и отметила текущую работу над: а) новым регламентом о формировании инфраструктуры использования альтернативных видов топлива; б) согласованными стандартами в области альтернативных видов топлива; и с) техническими требованиями для топливных элементов на борту судов внутреннего плавания, которая проводится Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ).

15. В своем выступлении г-жа Абдул Кадир осветила основные выводы в отношении способов декарбонизации сектора судоходства к 2050 году, изложенные в докладе, который был опубликован МАВИЭ в 2021 году<sup>2</sup>. Основное внимание в докладе уделяется анализу возобновляемых видов топлива, действиям, необходимым для декарбонизации сектора международного судоходства к 2050 году, а также способам смягчения последствий, которые соответствуют цели удержания роста глобальной температуры в пределах 1,5 °C. В настоящее время на сектор судоходства приходится около 3 % ежегодных глобальных выбросов парниковых газов (ПГ). Ключевые меры, предложенные для достижения 80-процентного сокращения выбросов CO<sub>2</sub> к 2050 году в масштабах сектора, включают: а) усиление роли электротоплива и биотоплива; б) повышение энергоэффективности судов; и с) изменения деятельности сектора, в частности снижение потребления нефти и переход к циклической экономике. Докладчик описала деятельность по реализации ключевых мер и представила рекомендации по увеличению масштабов задач декарбонизации в таких сферах, как политика, стратегии заинтересованных сторон, исследования и разработки, инновации и инвестиции.

16. Г-н Вердуин и г-н Чукаш выступили с презентацией о Европейском наблюдательном органе по альтернативным видам топлива<sup>3</sup> — веб-портале Европейской комиссии, направленном на поддержку процесса осуществления директивы 2014/94/ЕС о формировании инфраструктуры использования альтернативных видов топлива<sup>4</sup>. Когда наблюдательный орган заработает в полную силу, он будет предоставлять информацию об альтернативных видах топлива в Европе, всеобъемлющие данные по всем видам транспорта, результаты мониторинга политики и правоприменения, а также будет включать в себя платформу с базой знаний для государственных органов и раздел информации для потребителей. Первый этап проекта, ориентированный на автомобильный транспорт, уже завершился, второй этап, ориентированный на морской и внутренний водный транспорт, продолжается, а третий этап будет охватывать железнодорожный и воздушный транспорт. Для внутренних водных путей будет доступна информация о: а) парке судов внутреннего плавания, работающих на альтернативном топливе; б) статических и динамических данных в отношении зарядной и заправочной инфраструктуры по альтернативным видам топлива; и с) пилотных и демонстрационных проектах. Выступающие пригласили все делегации к сотрудничеству в области сбора данных.

17. Перспективы использования водорода в качестве топлива для судов внутреннего плавания были изложены в презентации г-на Бертона — координатора проекта ИНТЕРПЕГ «H2SHIPS — Системные решения в области водного транспорта на водородном топливе в Северо-Западной Европе»<sup>5</sup>. Он подчеркнул потенциал «зеленого» водорода для осуществления энергетического перехода в секторе

<sup>1</sup> См. ECE/TRANS/SC.3/2021/1.

<sup>2</sup> [www.irena.org/publications/2021/Oct/A-Pathway-to-Decarbonise-the-Shipping-Sector-by-2050](http://www.irena.org/publications/2021/Oct/A-Pathway-to-Decarbonise-the-Shipping-Sector-by-2050).

<sup>3</sup> <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094&from=EN>.

<sup>5</sup> [www.nweurope.eu/projects/project-search/h2ships-system-based-solutions-for-h2-fueled-water-transport-in-north-west-europe/](http://www.nweurope.eu/projects/project-search/h2ships-system-based-solutions-for-h2-fueled-water-transport-in-north-west-europe/).

судоходства и для сокращения загрязнения воздуха, вредных выбросов, выбросов парниковых газов и шума. Докладчик упомянул о возможных технологических решениях в сфере хранения и использования водорода на борту судов внутреннего плавания. Проект «H2SHIPS» направлен на демонстрацию технической и экономической целесообразности бункеровки судов водородом и использования его в силовых установках, а также на определение условий для успешного выхода на рынок, включая благоприятную нормативно-правовую базу, взаимодействие с партнерами, наличие инвестиционной стратегии и устойчивой местной экосистемы. Результаты проекта включали пилотные проекты судов на водородном топливе в портах Амстердама, Остенде (Бельгия) и Парижа, а промежуточные отчеты уже доступны на веб-сайте проекта.

18. Презентация г-на Киспеля была посвящена системе показателей для использования в качестве маркировки судов внутреннего плавания, отражающей энергетические характеристики и характеристики, связанные с выбросами, в рамках проекта «ПЛАТИНА 3». Система распространяется на все суда торгового флота на европейских водных путях, включая грузовые, пассажирские суда и плавучие средства, и разработана совместно с техническими критериями отбора для таксономии судов внутреннего плавания и методикой расчета показателя энергоэффективности для оценки углеродоемкости судов внутреннего плавания. Докладчик представил обзор существующих схем и концепций и сосредоточился на предлагаемых методологиях и уровнях, начиная с двигательной установки (уровень А) и заканчивая характеристиками услуги смешанных перевозок «от двери до двери» (уровень Е). В заключение он дал рекомендации и рассказал о дальнейших шагах, в частности о необходимости провести обсуждения с Европейской комиссией, речными комиссиями, национальными правительствами, администрациями портов, грузоотправителями и экспедиторами и другими ключевыми заинтересованными сторонами. Первые результаты проекта, как ожидается, будут получены к концу 2022 года.

19. Г-н Лендерс продолжил тему использования водорода для устранения выбросов от внутреннего судоходства, сосредоточившись на применении технологий жидкого органического носителя водорода (ЖОНВ). В своей презентации он рассказал о преимуществах ЖОНВ для сектора судоходства с точки зрения безопасности, затрат и технической целесообразности, а также о возможностях его применения во внутреннем транспорте, каботажном судоходстве и других областях перевозок, связанных с большой грузоподъемностью. Эта технология была применена компаниями «Войекс» и «Солардак» в совместном проекте плавучего острова на солнечных батареях для бункеровки судов водородом. Испытания прототипа плавучего острова на солнечных батареях состоялись на реке Ваал вблизи города Эйзендорн (Нидерланды) в 2021 году.

20. Инновационные технологии снижения выбросов загрязняющих веществ двигателями внутреннего сгорания были рассмотрены в презентации г-на Аитуша, координатора проекта «РИВЕР — Безуглеродные речные суда с двигателями внутреннего сгорания», осуществляемого в рамках проекта «ИНТЕРРЕГ — Северо-Западная Европа»<sup>6</sup>. Цель проекта — снижение выбросов загрязняющих веществ дизельными двигателями в соответствии с законодательством Европейского союза в области внедорожной подвижной техники посредством: а) новой технологии, основанной на сжигании кислородного топлива и улавливании и хранении углерода на борту судов внутреннего плавания; и б) химического преобразования CO<sub>2</sub> из выбросов двигателя в фармацевтические препараты, пластмассы, синтетические материалы и другие вещества, такие как муравьиная кислота. Проект будет включать испытания технологии сжигания кислородного топлива на существующем судне в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии летом 2022 года, маломасштабные испытания преобразования CO<sub>2</sub> в биорастворитель и проведение технико-экономического обоснования для большого судна.

<sup>6</sup> [www.nweurope.eu/projects/project-search/river-non-carbon-river-boat-powered-by-combustion-engines/](http://www.nweurope.eu/projects/project-search/river-non-carbon-river-boat-powered-by-combustion-engines/).

21. В своей презентации г-н Шульц рассказал об опыте компании «Соларуотеруорлд АГ» и основных этапах осуществляемого ею строительства судов на солнечных батареях, включая: а) первую лодочную станцию с солнечным питанием в 1995 году, б) прототип катамарана на солнечных батареях для перехода Атлантического океана в 2006 году; и с) первое чартерное судно на солнечных батареях вместимостью 60 человек в 2009 году, которое до сих пор находится в эксплуатации. В настоящее время флот «Соларуотеруорлд АГ» состоит примерно из 20 судов, совершающих ежедневные рейсы по Берлину, и причалов. Докладчик отметил преимущества судов на солнечных батареях и рассказал о некоторых проектах строительства пассажирских судов на солнечных батареях и модернизации судов Ближнего Востока (Дубай) и Африки путем установки на них солнечных батарей.

22. Г-жа Мацалик Флореску выступила с презентацией о проектах и инициативах в Дунайском регионе, относящихся к развитию портовой инфраструктуры, улучшению экологических характеристик портов и укреплению сотрудничества между портами. Политическая инициатива «Зеленый курс для речного транспорта Дуная», выдвинутая в 2016 году организацией «Про Дэньюб», создала политическую и деловую основу для повышения эффективности и экологических показателей транспортной системы дунайского водного пути. Докладчик упомянула проект ГРЕНДЕЛ («Экологически чистый и эффективный дунайский флот»)<sup>7</sup> и далее рассказала о проектах: а) ДАФНЕ (Сеть портов Дуная); б) ДИОНИСУС (Интеграция Дунайского региона в умные и устойчивые мультимодальные и интермодальные транспортные цепочки); с) «ГРОУПОРТ («Зеленый» контейнерный терминал в порту Констанцы как точка доступа к Дунайскому региону); и d) других соответствующих проектах с участием заинтересованных сторон, связанных с Дунаем. Среди целей и результатов проекта ДАФНЕ докладчик остановилась на рекомендациях по измерению и улучшению экологических характеристик внутренних портов и платформе «Сеть портов Дуная», введенной в эксплуатацию в июле 2018 года.

23. Следующая презентация была посвящена вопросам предотвращения подводного шумового загрязнения. Г-н Слаббекорн и г-н Ллойд осветили основные результаты проекта «Сатурн — разработка решений для борьбы с излучаемым подводным шумом». Г-н Слаббекорн описал воздействие подводного шума, производимого судами, на водную фауну и упомянул об испытательных установках и инструментах для оценки воздействия шума судов в портовых зонах. В дополнение к этому г-н Ллойд рассказал о технических решениях по снижению шума, производимого судами, и беспроектных ситуациях одновременного снижения выбросов парниковых газов и излучаемого подводного шума. В то время как в морском секторе под эгидой ИМО продолжается работа по снижению подводного шума от коммерческих судов, в секторе внутреннего судоходства этот вопрос требует дальнейшего изучения. Докладчик подчеркнул необходимость проведения этой работы в секторе внутреннего водного транспорта, в частности в отношении тяжело нагруженных гребных винтов, а также в плане измерения звука на мелководье.

24. Г-н Канурный в своей презентации рассказал о последних достижениях и текущей деятельности ДК в области предотвращения загрязнения, представив: а) пересмотренный проект Рекомендаций по организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю; б) результаты обсуждения модели финансирования сбора отходов с судов и оценку ее эффективности; и с) обновленную информацию о приемных станциях для отходов на Дунае. В сфере модернизации и экологизации флота ДК создала рабочую платформу для разработки и реализации мер, направленных на повышение энергоэффективности флота и снижение выбросов парниковых газов и других вредных веществ. Платформа соответствует Европейскому «зеленому курсу» и Европейскому стандарту, устанавливающему технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), и опирается на проекты «ГРЕНДЕЛ» и «ПЛАТИНА 3».

<sup>7</sup> См. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/8.

25. Секретариат проинформировал Рабочую группу о следующих документах с изложением позиции, переданных Европейской платформой для внутреннего водного транспорта (неофициальные документы №№ 3, 4 и 6 SC.3/WP.3 (2022 год)):

- «Позиция Европейской федерации внутренних портов, Европейской ассоциации внутреннего судоходства и сектора внутреннего водного транспорта относительно инфраструктуры использования альтернативных видов топлива»<sup>8</sup>;
- «Реакция сектора внутреннего судоходства на Рекомендации 2022 года относительно государственной помощи в области климата, охраны окружающей среды и энергетики»;
- «Позиция сектора внутреннего водного транспорта по пакету “Адекватность задаче обеспечения 55 %”<sup>9</sup> и предложению о новой директиве, касающейся энергетического налога»<sup>10</sup>.

26. После представления этих материалов были заданы соответствующие вопросы и предложены темы для дальнейшего рассмотрения по различным аспектам использования альтернативных видов топлива и солнечной энергии на судах внутреннего плавания и в Сети портов Дуная. Участие в дискуссии приняли JUNIA, ДК, ЕИФЕР, МАВИЭ, «Про Дэньюб интернэшнл», «Соларуотеруорлд АГ» и секретариат. Участникам было предложено ответить на вопросник с несколькими вариантами ответов.

27. Большинство респондентов отметили, что наиболее актуальными в области предотвращения загрязнения окружающей среды с судов внутреннего плавания и с судов типа «река — море» являются следующие вопросы:

- предотвращение загрязнения воды с судов внутреннего плавания (68 %);
- сокращение выбросов парниковых газов (59 %);
- сброс водяного балласта (50 %).

В качестве актуальных проблем с точки зрения предотвращения загрязнения с судов были упомянуты также шум, издаваемый судами, и перевозка опасных грузов.

28. По мнению респондентов, для улучшения экологических характеристик флота внутреннего плавания требуется следующее:

- переход к использованию альтернативных видов топлива, возобновляемых источников энергии и инновационных технологий (73 %);
- повышение энергоэффективности (64 %);
- внедрение стратегий управления парком экологически чистых судов (55 %);
- использование новых и усовершенствованных конструкций судов с целью перехода от ископаемых к другим видам топлива (50 %);
- стимулирование капиталовложений в строительство судов с нулевым выбросом углерода и судов, функционирующих на возобновляемых видах топлива (50 %).

---

<sup>8</sup> Предложение относительно регламента Европейского парламента и Совета о формировании инфраструктуры использования альтернативных видов топлива и отмене директивы 2014/94/ЕС Европейского парламента и Совета.

<sup>9</sup> [www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/package-fit-for-55](http://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/package-fit-for-55).

<sup>10</sup> Предложение по директиве Совета о реструктуризации системы налогообложения энергопродуктов и электроэнергии Союза (пересмотр).



29. К важнейшим мерам по обеспечению плавного перехода сектора к перевозкам с нулевым уровнем выбросов относятся:

- развитие инфраструктуры использования альтернативных видов топлива (73 %);
- соответствующие скоординированные меры международной политики (59 %);
- содействие вводу в эксплуатацию судов с использованием соответствующих мер и технологий в области декарбонизации (59 %);
- надлежащее финансирование (59 %);
- разработка соответствующих норм и стандартов (45 %).

30. Дополнительными мерами являются политика создания экологически чистых портов и цифровизация сектора. Респонденты подчеркнули, что а) все меры следует надлежащим образом координировать и своевременно принимать и что б) целесообразно предоставлять соответствующие льготы и финансовую поддержку владельцам судов с нулевым уровнем выбросов для обеспечения экономической состоятельности этого вида транспорта.

31. По мнению респондентов, существующая международная нормативная база не в полной мере отвечает потребностям сектора в области декарбонизации и экологизации внутреннего флота (64 %). В числе норм и стандартов, которые должны быть разработаны в ближайшее время, были упомянуты положения по содействию переходу на альтернативные виды топлива, использованию водорода и снижению уровня шума, производимого судами. Кроме того, существующие правила при необходимости целесообразно дополнить положениями, направленными на экологизацию сектора.

32. С точки зрения респондентов, для усовершенствования существующих систем и мер по сбору, переработке и утилизации отходов, образующихся в процессе эксплуатации судов, необходимы следующие меры:

- облегчение доступа к станциям по приему отходов на водных путях (77 %);
- улучшение контроля за незаконным сбросом отходов в водные пути (77 %);
- внедрение подходов, нацеленных на сокращение образования отходов на борту судов (50 %);
- внедрение согласованной системы отдельного сбора на борту и отдельной сдачи различных видов отходов (50 %);
- расширение доступа к информации о пунктах приема отходов (45 %).

33. Эффективность существующих мер по снижению шума, производимого судами, была оценена респондентами на уровне 49 %. Было отмечено, что эти меры требуют дальнейшей разработки и практической реализации.

34. От имени SC.3/WP.3 Председатель подчеркнул актуальность данной темы для Рабочей группы и поблагодарил докладчиков за отличные выступления.

35. По предложению Председателя SC.3/WP.3 решила сохранить этот пункт в повестке дня своей шестьдесят первой сессии.

## **V. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 4 повестки дня)**

### **A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения**

*Документ:* ECE/TRANS/120/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/2021/2

36. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что на данный момент обновленной информации о намерении стран присоединиться к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) не имеется.

37. SC.3/WP.3 призвала государства-члены, которые еще не являются сторонами СМВП, присоединиться к нему.

38. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную секретарем Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) г-ном Выровским, о просьбе WP.24 организовать в 2022 году совместный круглый стол WP.24/SC.3 по теме содействия согласованию между собой СМВП и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), а также рабочее совещание, посвященное обсуждению возможностей для развития контейнерных перевозок по внутренним водным путям.

39. По предложению Бельгии секретариат отметил, что у круглого стола будут следующие цели:

- обеспечение согласованности между двумя соглашениями;
- выделение роли водных путей в поддержке интермодальных перевозок и актуальности Протокола к СЛКП для скоординированного развития водных путей и контейнерных перевозок;
- распространение информации о Протоколе к СЛКП и увеличение числа договаривающихся сторон.

40. Рабочая группа поддержала предложение секретариата и решила провести с WP.24 совместное мероприятие по согласованию СМВП и Протокола к СЛКП, а также рабочее совещание, посвященное развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям, в ходе шестьдесят шестой сессии SC.3.

41. SC.3/WP.3 просила секретариат связаться с договаривающимися сторонами обоих правовых документов для обеспечения успешного проведения мероприятия.

42. Председатель напомнил SC.3/WP.3 о предложении по внесению изменений в СМВП, представленном секретариатом на шестьдесят пятой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2021/2), и предложил договаривающимся сторонам СМВП рассмотреть возможные изменения к Соглашению.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/3

43. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что с поправкой № 4 к Синей книге можно ознакомиться на веб-сайте Европейской экономической комиссии (ЕЭК).

44. Рабочая группа приняла к сведению основные результаты Расширенного проекта ЕММА<sup>11</sup> (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/3), изложенные секретариатом в соответствии с решением SC.3/WP.3, принятым на ее пятьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, пункт 47).

45. Г-н А. Гельхаар (Институт экономики морских перевозок и логистики, Бремен, Германия) выступил с сообщением о результатах работы интерактивного картографического веб-приложения ELIAS, разработанного в рамках Расширенного

<sup>11</sup> 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.

проекта EMMA. Целью создания ELIAS было достижение более эффективного управления движением и транспортом в регионе Балтийского моря путем объединения данных речных информационных служб (РИС) с данными о фактическом транспортном потоке. Докладчик описал функции и архитектуру ELIAS, подчеркнул роль приложения как «единого окна» для получения информации о движении и упомянул о возможностях использования этого подхода в других регионах Европы. Российская Федерация прокомментировала результаты проекта эксплуатации «умных» судоходных каналов в Сайменском регионе (Финляндия) и проекта ELIAS и подчеркнула их актуальность для РИС.

46. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленную секретариатом информацию о возможном улучшении формата и содержания Синей книги и решила продолжить обсуждение на своей шестьдесят первой сессии с целью подготовки рекомендаций для SC.3 по четвертому пересмотру Синей книги, запланированному на 2023 год. Делегациям было предложено направить в секретариат свои предложения для предстоящей шестьдесят первой сессии SC.3/WP.3.

## **VI. Предложение по новой классификации европейских внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)**

*Документы:* TRANS/SC.3/131, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4

47. В соответствии с принятым на шестьдесят пятой сессии SC.3 решением рассмотреть предложение о новой классификации европейских внутренних водных путей, переданное Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС), Рабочая группа приступила к обсуждению этого вопроса на основе документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4.

48. Рабочая группа приняла к сведению представленную делегациями информацию об участии в работе неофициальной группы экспертов в соответствии с решением SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/215, пункт 45).

49. SC.3/WP.3 приняла к сведению комментарии к предложению по новой классификации европейских внутренних водных путей, высказанные делегациями на сессии.

50. Свое участие в работе неофициальной группы экспертов подтвердили следующие делегации: Бельгии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации и Чехии.

51. SC.3/WP.3 обсудила цель и ожидаемые результаты работы неофициальной группы экспертов. Согласно предложениям Бельгии и Российской Федерации, SC.3/WP.3 решила, что: а) цель будет согласована неофициальной группой экспертов на ее первом совещании, б) совещания будут проводиться в онлайн-режиме и с) рабочим языком неофициальной группы экспертов будет английский.

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

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/6

52. Рабочая группа отметила, что шестое пересмотренное издание Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) доступно в виде публикации и что его онлайн-версия на всех трех рабочих языках размещена на веб-сайте ЕЭК.

53. Рабочая группа рассмотрела проект вопросника для обновления документа о применении ЕПСВВП государствами-членами и речными комиссиями (документ об осуществлении ЕПСВВП) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/5). Российская Федерация подчеркнула важность сбора информации с помощью вопросника для обновления главы 9 ЕПСВВП и предложила исключить из проекта вопросника пункт 19. ДК упомянула продолжающуюся дискуссию о языке, который должен использоваться при общении между судовыми и береговыми станциями на Дунае; Российская Федерация дополнила эту информацию и предложила рассмотреть этот вопрос на уровне ЕЭК, прежде всего в контексте идентификации судна с берега, следовать в этом отношении положениям Регионального соглашения о радиотелефонной службе на внутренних водных путях (RAINWAT) и вернуться к этому обсуждению позднее. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проект документа при условии внесения в него предложенных изменений и просила секретариат передать вопросник SC.3 для рассмотрения на ее шестьдесят шестой сессии.

54. SC.3/WP.3 обсудила перечень вопросов, оставшихся нерешенными после принятия шестого пересмотренного издания ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/6). Российская Федерация предложила внести следующие изменения в перечень: а) исключить возможный пересмотр положения ЕПСВВП, касающегося рекомендуемого диапазона частот звуковых сигналов, и б) отложить обсуждение термина «разрешение на судовую станцию». SC.3/WP.3 согласилась с предложенными изменениями и решила передать перечень Группе экспертов по ЕПСВВП.

55. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленную ДК информацию о: а) прогрессе, достигнутом в ходе пересмотра Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД), и б) предложении по проекту типового журнала учета сточных вод для включения в качестве нового приложения в текст Рекомендаций по организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю, которое будет обсуждаться на предстоящем совещании Группы экспертов по судовым отходам 4 марта 2022 года.

56. SC.3/WP.3 решила, что первое совещание Группы экспертов по ЕПСВВП после принятия шестого издания ЕПСВВП может быть проведено в 2023 году.

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

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

57. Рабочая группа продолжила обсуждение а) проекта новой главы «Специальные положения, применимые к электрическим гребным установкам» приложения к резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/2020/7 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3) и б) предложений по поправкам, основанных на положениях ЕС-ТТСВП (издание 2021 года) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16).

58. Российская Федерация отметила, что у нее нет замечаний к проекту главы «Специальные положения, применимые к электрическим гребным установкам» (ECE/TRANS/SC.3/2020/7), и предложила предварительно одобрить его. В отношении предложений по поправкам, изложенных в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/7, Российская Федерация сочла возможным предварительно одобрить их, однако отметила, что в ходе согласования положения ЕС-ТТСВП не должны превалировать над приложением к резолюции № 61 ввиду его общеевропейской сферы применения. Она сослалась на результаты сравнительного анализа директивы (ЕС) № 2016/1629, ЕС-ТТСВП и приложения к резолюции № 61, представленные на пятьдесят пятой сессии SC.3/WP.3 в июне 2019 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 56), и поручила секретариату учесть их в дальнейшей работе.

59. ДК отметила, что на ее восемьдесят девятой сессии государствам-членам было рекомендовано применять ЕС-ТТСВП, и этот стандарт был внедрен большинством стран ДК, однако некоторые страны продолжают применять Рекомендации ДК,

касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, основанные на приложении к резолюции № 61. ДК подчеркнула важность продолжения работы по согласованию резолюции № 61 для ЕС-ТТСВП. Секретариат дополнил эту информацию.

60. Рабочая группа просила секретариат продолжить работу по согласованию приложения к резолюции № 61 с ЕС-ТТСВП.

61. Рабочая группа просила секретариат подготовить сводный текст ЕС-ТТСВП (издание 2021 года) на русском языке.

62. Российская Федерация предложила рассмотреть возможность обновления резолюции № 15 на основе ЕС-ТТСВП в части терминологии, применяемой к баржам морских судов, и возможностей для баржевозов. SC.3/WP.3 решила включить этот вопрос в свою будущую работу.

### **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

63. Рабочая группа приняла к сведению, что с поправкой 1 к добавлению к резолюции № 21 можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК.

64. Рабочая группа отметила, что дополнения или изменения к перечню приемных пунктов для сбора отходов, образующихся на борту судов, еще не поступили.

65. Рабочая группа решила отложить обсуждение предложения по дополнительной классификации отходов, образующихся на борту судов внутреннего плавания (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29), на будущие сессии.

66. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о текущей работе ДК в этой области, в частности интерактивную карту приемных пунктов для сбора отходов, образующихся на борту судов, на Дунае, размещенную на веб-сайте ДК.

67. СК представила сессии обновленную информацию о приемных пунктах для сбора отходов, образующихся на борту судов, на реке Сава. Председатель предложил СК передать эту информацию в секретариат для возможного обновления добавления ко второму пересмотренному варианту резолюции № 21.

## **VIII. Содействие развитию речных информационных служб и других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня)**

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 и Amend.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/9,  
неофициальный документ № 2 SC.3/WP.3 (2022 год)

68. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о принятии Руководства G1166 «Службы движения судов (СДС) на внутренних водных путях» Международной ассоциацией морских средств навигации и маячных служб (МАМС) в декабре 2021 года (неофициальный документ № 2 SC.3/WP.3 (2022 год)) и соответствующее заявление МАМС, переданное секретариатом и касающееся: а) принятия резолюции А.1158(32) «Руководство для служб управления движением судов» на тридцать второй сессии Ассамблеи ИМО; б) подхода, примененного МАМС в Руководстве, касающемся СДС на внутренних водных путях; в) преимуществ

согласования резолюции № 58 с руководством МАМС; и d) намерения МАМС продолжать тесное сотрудничество с ЕЭК в будущем.

69. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о ключевых различиях между резолюцией № 58 и Руководством G1166 МАМС. Российская Федерация дополнила эту информацию и представила комментарии о роли Руководства МАМС для внутренних водных путей, вкладе ЕЭК в подготовку этого документа и некоторых предварительных соображениях относительно будущего пересмотра резолюции № 58.

70. Рабочая группа поручила секретариату запросить у МАМС информацию о возможности выпуска Руководства G1166 в качестве рабочего документа к шестьдесят первой сессии.

71. SC.3/WP.3 просила секретариат начать пересмотр резолюции № 58 в сотрудничестве с заинтересованными государствами-членами и по возможности представить соответствующее предложение на ее шестьдесят первой сессии.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.2,  
ECE/TRANS/SC.3/198/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1

72. Рабочая группа обменялась мнениями о возможной деятельности, направленной на сохранение резолюций, имеющих отношение к РИС, в качестве динамичных документов. SC.3/WP.3 поддержала предложения по: а) согласованию резолюций, имеющих отношение к РИС, с Европейским стандартом по речным информационным службам (ЕС-РИС); и б) согласованию Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (резолюция № 90) с обновлениями резолюций, касающихся РИС. Председатель упомянул о желательности подготовки перевода ЕС-РИС на русский язык и просил секретариат изучить эту возможность.

73. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию ДК о принятом на ее девяносто шестой сессии решении распространять информацию о планируемых перерывах в навигации по Дунаю посредством направления стандартизированных извещений судоводителям.

## **С. Прочая деятельность, направленная на содействие развитию речных информационных служб в Европе**

74. Секретариат проинформировал SC.3/WP.3 о предполагаемой дате выпуска брошюры «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии».

75. Рабочая группа приняла к сведению информацию Российской Федерации о развитии РИС на российских внутренних водных путях, а именно о: а) применении резолюций, имеющих отношение к РИС; б) наличии услуг, предусмотренных концепцией РИС, на внутренних водных путях категории Е и особых аспектах применения РИС в бассейнах рек Сибири и Дальнего Востока; в) наличии центров управления движением; г) особенностях применения положений РИС, в частности связанных с терминологией; и е) перспективах согласования существующих правил, основанных на соответствующих морских стандартах, с общеевропейскими положениями, касающимися РИС.

76. Секретариат проинформировал SC.3/WP.3 о презентации, проведенной на общем собрании в ходе Недели РИС КЕСНИ, которая прошла в онлайн-формате 14–18 декабря 2021 года. Следующая Неделя РИС КЕСНИ пройдет в Берлине 27 июня — 1 июля 2022 года.

## **IX. Глоссарий терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом (пункт 8 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)

77. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленную секретариатом информацию о прогрессе, достигнутом в ходе разработки глоссария терминов и определений, связанных с внутренним водным транспортом.

78. SC.3/WP.3 приняла к сведению предложение Российской Федерации о возможных улучшениях, которые следует внести в проект. SC.3/WP.3 согласилась с предложением секретариата исключить из проекта главу 2 «Международное право» и главу 10 «Автоматизация и цифровизация»; Российская Федерация отметила, что некоторые из терминов могут быть включены в главу 4 «Перевозка товаров и пассажиров, транспортная документация».

79. SC.3/WP.3 поручила секретариату выпустить проект документа к ее шестьдесят первой сессии.

## **X. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня)**

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

80. SC.3/WP.3 приняла к сведению дальнейшую работу по согласованию резолюции № 31 с директивой (ЕС) 2017/2397 о признании профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве и Европейским стандартом квалификации в области внутреннего судоходства (ЕС-КВС). Секретариат отметил, что эта работа требует подробного анализа и более систематического подхода и должна быть направлена на выработку рекомендаций по преодолению существующих препятствий; этот вопрос был включен, среди прочего, в проект «Сравнительный анализ технических предписаний на европейских внутренних водных путях в целях повышения эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК ООН», одобренный Исполнительным комитетом (Исполкомом) на его сто двадцатом совещании 26 января 2022 года.

81. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию ДК о решении признавать квалификационные свидетельства персонала судов, плавающих по Дунаю, которые были выданы государствами — членами ДК, не являющимися членами Европейского союза, до 17 января 2032 года.

82. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата о: а) крайнем сроке интеграции директивы (ЕС) 2017/2397 в национальное законодательство государств — членов Европейского союза; и б) брошюре «Профессиональные квалификации во внутреннем судоходстве — новое европейское законодательство», опубликованной Европейской платформой для внутреннего водного транспорта. Секретариат отметил, что Европейская платформа для внутреннего водного транспорта призвала государства — члены Европейского союза интегрировать директиву в национальное законодательство.

## **XI. Прогулочное плавание (пункт 10 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/7,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/8

83. Рабочая группа приняла к сведению информацию о текущем положении дел с резолюцией № 40, а именно: а) после шестьдесят пятой сессии SC.3 она не получала новых образцов международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС); и б) в ответ на обеспокоенность по поводу признания МУС, выраженную Хорватией на шестьдесят пятой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/215, пункт 85), вся соответствующая информация была передана Хорватии.

84. Российская Федерация подчеркнула важность прогулочного судоходства для создания гармоничной среды обитания и выразила надежду на то, что опыт Беларуси будет полезен для устранения препятствий к принятию резолюции № 40 Российской Федерацией в рамках процесса интеграции между двумя странами.

85. Секретариат также проинформировал Рабочую группу о курсе электронного обучения по МУС, который вскоре будет доступен на всех трех рабочих языках в рамках платформы электронного обучения LearnITC.

86. SC.3/WP.3 приняла к сведению итоги пятого и шестого совещаний неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству (10 и 11 февраля 2020 года, Женева, и 2 ноября 2021 года в виртуальном формате) и отметила прогресс, достигнутый в разработке каталога вопросов для проверки знаний судоводителей прогулочных судов о ЕПСВВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/7).

87. SC.3/WP.3 рассмотрела предложение по каталогу вопросов для проверки знаний судоводителей прогулочных судов о ЕПСВВП, подготовленному неофициальной рабочей группой по прогулочному судоходству (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/8), и приняла его с учетом следующих изменений, предложенным Председателем:

- экзамен длится 60 минут;
- для успешной сдачи экзамена необходимо правильно ответить как минимум на 25 вопросов из 30;
- во время экзамена кандидатам разрешается пользоваться текстом ЕПСВВП или соответствующих предписаний полиции.

## **XII. Тема для обсуждения на шестьдесят первой сессии Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)**

88. По предложению секретариата, которое было поддержано Бельгией, Российской Федерацией и Румынией, Рабочая группа решила, что темой ее шестьдесят первой сессии будет «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной сети водных путей категории E», что соответствует стратегической рекомендации № 1 Белой книги по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта.

## **XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)**

### **A. Текущие проекты Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта**

*Документ:* ECE/TRANS/2022/20

89. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о текущей деятельности многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный COVID-19, в частности о документе



«Международное управление в чрезвычайных ситуациях как инструмент повышения устойчивости систем внутреннего транспорта к внешним потрясениям» (ECE/TRANS/2022/20), совместно подготовленном секретариатами Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), WP.24 и SC.3 для восьмидесяти четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту. В документе предлагаются рекомендации, вынесенные Группой, и возможные последующие действия ЕЭК в области внутреннего транспорта.

90. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата об обновлениях проекта по разработке показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), в частности об онлайн-учебном семинаре, совместно проведенном ЕЭК и Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) 6 декабря 2021 года, на котором рассматривались последние изменения, касающиеся внутреннего водного транспорта в Европе, классификация рек на севере Парагвая и возможности для внутреннего водного транспорта в регионе ЭКЛАК.

91. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о текущей деятельности Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры. Секретариат напомнил SC.3/WP.3 о предложении Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры ответить на вопросники по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры для внутренних водных путей и портов, поскольку эта информация необходима для завершения работы над докладом Группы. Странам, которые этого еще не сделали, было предложено до конца марта 2022 года направить ответы на вопросники по сопоставительному анализу затрат на строительство инфраструктуры для внутренних водных путей и портов.

## **В. Мероприятия, проведенные в рамках проекта «ПЛАТИНА 3»**

92. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о проекте «ПЛАТИНА 3», финансируемом Европейским союзом. Работа в рамках проекта началась в январе 2021 года с основной целью обеспечить базу знаний для осуществления Европейского «зеленого курса» с учетом дальнейшей разработки Плана действий «НАЯДЫ III» на период до 2030 года. Разрабатываемая платформа должна служить катализатором повышения осведомленности, вовлечения заинтересованных сторон и использования результатов соответствующих национальных и европейских проектов и инициатив. Проект затрагивает четыре группы приоритетных тем:

- интеграция и цифровизация внутреннего водного транспорта в свете перераспределения поездок между видами транспорта и синхромодальности;
- автоматизированный и устойчивый к изменению климата флот с нулевым уровнем выбросов;
- квалифицированная рабочая сила в преддверии перехода к нулевому уровню выбросов и автоматизации;
- интеллектуальная и климатически устойчивая инфраструктура водных путей и портов с пунктами снабжения экологически чистой энергией.

Результаты проекта были освещены на специальных мероприятиях: этап 1 — 7 и 8 апреля 2021 года в Будапеште, этап 2 — 19 октября 2021 года в Страсбурге (Франция), этап 3 — 10 и 11 февраля 2022 года в Брюсселе.

#### **XIV. Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)**

93. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила решения, принятые на ее шестидесятой 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, будут направлены всем постоянным представительствам в Женеве для их утверждения участвовавшими в работе сессии делегациями по процедуре «отсутствия возражений» в течение не менее 72 часов.

---