


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 четвертая сессия
 Женева, 13–15 февраля 2019 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5–6	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	7	3
IV. Итоги шестьдесят второй сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня)	8	4
V. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 4 повестки дня)	9–38	4
A. Рабочее совещание «Стандарты обучения и профессиональные требования во внутреннем судоходстве»	9–36	4
B. Рекомендации, касающиеся минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок (пересмотренная резолюция № 31)	37–38	11
VI. Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (пункт 5 повестки дня)	39–42	11
VII. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 6 повестки дня)	43–51	12
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения	43–44	12



	V. Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»).....	45–50	12
	C. Карта Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30)	51	14
VIII.	Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 7 повестки дня).....	52–68	14
	A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24).....	52–58	14
	B. Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21)	59–60	15
	C. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61)	61–68	15
IX.	Автоматизация на внутренних водных путях и «умное» судоходство (пункт 8 повестки дня).....	69–73	17
X.	Содействие развитию речных информационных служб, а также других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня).....	74–83	18
	A. Итоги Недели РИС (3–7 декабря 2018 года, Вена)	74	18
	B. Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (третий пересмотренный вариант резолюции № 48).....	75–79	18
	C. Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам.....	80–82	19
	D. Конференция информационных служб Дуная	83	20
XI.	Термины и определения в области внутреннего водного транспорта (пункт 10 повестки дня).....	84–86	20
XII.	Статистика внутренних водных путей (пункт 11 повестки дня)	87–91	20
XIII.	Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня)	92–96	21
	A. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 4011)	92–93	21
	B. Вопросник, касающийся образования и профессиональной подготовки судоводителей прогулочных судов.....	94–95	21
	C. Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (второй пересмотренный вариант резолюции № 52)	96	22
XIV.	Тема для обсуждения на пятьдесят пятой сессии Рабочей группы (пункт 13 повестки дня).....	97	22
XV.	Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня).....	98–101	22
	A. Подготовка доклада о развитии перевозок «река–море» в Европе	98	22
	B. Обследование для оценки воздействия вариантов политики в области применения цифровых технологий на внутреннем водном транспорте	99	22
	C. Итоги обсуждения за круглым столом «Мобильность на Дунае» (18 декабря 2018 года, Киев)	100	23
	D. Европейская платформа для внутреннего водного транспорта.....	101	23
XVI.	Утверждение доклада (пункт 15 повестки дня).....	102	23

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 четвертую сессию 13–15 февраля 2019 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Венгрии, Словакии, Швейцарии, Польши, Российской Федерации и Украины.
3. Был представлен также Европейский союз. Кроме того, в работе сессии приняли также участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии (ДК). Присутствовали делегации Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМО), Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейской федерации портов внутреннего судоходства (ЕФПВС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Международной организации труда (МОТ), Международной федерации транспортников (МФТ) и Всемирного морского университета (ВМУ). По приглашению секретариата присутствовали делегации Государственного университета морского и речного флота имени адмирала Макарова, Группы экспертов по СОЭНКИ¹ для ВС международного значения, Морской академии Харлингена, Щецинского морского университета, компании «Порт Гамбург маркетинг» и Российского профессионального союза моряков.
4. Сессию открыл начальник Секции транспортных сетей и логистики Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии (ЕЭК) г-н Ф. Дионори. Он приветствовал участников, особо отметил ключевые моменты предстоящей восьмидесятой первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), которая состоится 19–22 февраля 2019 года, в частности принятие новой стратегии и роль внутреннего водного транспорта в этом контексте, и пожелал участникам успешной работы.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/107, неофициальный документ №1 SC.3/WP.3 (2019 год)

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня с учетом изменений, предложенных на сессии: пункт 15 повестки дня «Прочие вопросы» был дополнен пунктами: а) «Подготовка доклада о развитии перевозок «река–море»»; б) «Обследование для оценки воздействия вариантов политики в области применения цифровых технологий на внутреннем водном транспорте»; с) «Итоги обсуждения за круглым столом «Мобильность на Дунае» (18 декабря 2018 года, Киев)» и d) «Европейская платформа для внутреннего водного транспорта». Она была дополнена неофициальным документом № 1 SC.3/WP.3 (2019 год) для учета неофициальных документов № 2–11 SC.3/WP.3.
6. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, будут отражены только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

7. По предложению Бельгии, которую поддержала Беларусь, Председателем нынешней и пятьдесят пятой сессий Рабочей группы был переизбран г-н И. Игнатов (Болгария).

¹ Система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства.

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

Документ: ECE/TRANS/SC.3/207

8. Рабочая группа приняла к сведению основные решения шестьдесят второй сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (3–5 октября 2018 года), на которой были приняты следующие документы: а) добавление 1 к Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»); б) Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях в качестве резолюции № 90; в) поправка № 2 к Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП); д) второй пересмотренный вариант резолюции № 61 в качестве резолюции № 91; е) второй пересмотренный вариант резолюции № 52 в качестве резолюции № 92, а также другие вопросы.

V. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 4 повестки дня)

A. Рабочее совещание «Стандарты обучения и профессиональные требования во внутреннем судоходстве»

9. Рабочее совещание «Стандарты обучения и профессиональные требования во внутреннем судоходстве», состоявшееся 13 февраля 2019 год, было совместно организовано Сетью ЭДИННА и ЕЭК. Рабочее совещание было посвящено ознакомлению с нынешней ситуацией в профессиональной сфере внутреннего судоходства, законодательной базой, стандартами для работников внутреннего транспорта и существующими трудностями, программами и средствами в области образования и профессиональной подготовки и сопутствующими вопросами. Функции координатора двух дискуссионных групп и круглого стола выполнял г-н А. Минтьес (ЭДИННА), который выступил с вступительным сообщением, посвященным истокам и задачам ЭДИННА, ее деятельности в области стандартов подготовки и сертификации во внутреннем судоходстве и проблемам, с которыми сталкиваются ее члены. Сообщения и видеоматериалы см. по адресу www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2019.html (тег «Workshop»).

10. Заседание дискуссионной группы 1 «Профессиональные квалификации в секторе внутреннего водного транспорта» состоялось в первой половине дня. Основными докладчиками были г-жа К. Руссо (Европейская комиссия), г-н Й. Руше (ЦКСР), г-н Ю. Сухоруков (Российский профессиональный союз моряков, являющийся членом МФТ), г-н Т. Фонсека (ВМУ) и г-н И. Матич (ДК).

11. Г-жа Руссо представила обзор Директивы (ЕС) 2017/2397 о признании профессиональных квалификаций на внутреннем судоходстве² и других изменениях в области профессиональных квалификаций на уровне Европейского союза. Она осветила основные аспекты директивы и связанные с ними вопросы, включая а) сферу ее применения; б) компетентностный подход; в) критерии для конкретных участков водных путей; д) делегированные и имплементационные акты; е) технические стандарты Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), которые будут дополнять настоящую Директиву; ф) утверждение образцов квалификационных свидетельств, служебных книжек, журналов учета и свидетельств о сдаче практических экзаменов; г) соответствующие базы данных, ведением которых будет заниматься Европейская комиссия. Следующим этапом является принятие делегированных и имплементационных актов к январю 2020 года и включение Директивы в национальное законодательство к январю

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L2397&from=EN>.

2022 года. Созданная в 2017 году Группа экспертов Комиссии по социальным вопросам, касающимся внутреннего судоходства, в настоящее время занимается подготовкой делегированного акта для базы данных, упомянутой в Директиве, а также для инициативы по электронным инструментам. В заключение г-жа Руссо подчеркнула важность сотрудничества с ЦКСР, участия в этой работе других речных комиссий и иных заинтересованных сторон и отметила, что соответствующие технические стандарты находятся в распоряжении международных организаций и других участников.

12. Г-н Руше представил общую информацию о КЕСНИ и подробно осветил задачи Рабочей группы КЕСНИ по профессиональным квалификациям (РГПК КЕСНИ), которые включают обновление правовой базы профессиональных компетенций во внутреннем судоходстве, применение компетентностного подхода и разработку технических стандартов, которые должны применяться на всех внутренних водных путях Европейского союза и бассейна Рейна и на которые могут ссылаться другие страны или международные организации. Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС)³, принятый КЕСНИ в 2018 году, включает: а) компетентностные стандарты с подробным перечнем знаний и навыков; б) стандарты для проведения практических экзаменов; в) стандарты для тренажеров; и d) стандарты, касающиеся пригодности по состоянию здоровья. В настоящее время Рабочая группа занимается единообразными образцами квалификационных свидетельств, служебных книжек и журналов учета. Рабочая программа КЕСНИ на 2019–2021 годы включает доработку и обновление ЕС-КВС, сопровождение качественного внедрения компетентностного подхода и начало работы по требованиям для экипажей на основе результатов исследования «К созданию устойчивой системы комплектования экипажей» (ТАСКС). Г-н Руше пригласил к участию все заинтересованные стороны.

13. Затем последовало обсуждение: а) терминологии правоприменения; б) доступа к информации и требований к защите данных; в) обеспечения связи на борту судов; и d) требований к квалификации капитанов и членов экипажей судов типа «река–море». В обсуждении приняли участие представители Германии, Российской Федерации, Украины, Европейской комиссии, ЦКСР и ЕСРПТ. Германия отметила, что введение стандартов КЕСНИ позволит упростить процедуры и правила. Были высказаны следующие замечания.

- Применительно к речным информационным службам (РИС) термин «правоприменение» («law enforcement») был заменен термином «соблюдение законов» («law compliance»).
- Архитектура базы данных Европейской Комиссии для экипажей судов позволяет обеспечивать надлежащий учет вопросов наличия, обработки и защиты информации, содержащейся в квалификационных свидетельствах, служебных книжках и журналах учета; дополнительная работа в контексте делегированного акта включает проведение консультаций с группой экспертов Комиссии по социальным вопросам, касающимся внутреннего судоходства, которая предоставит Комиссии рекомендации относительно разработки технических спецификаций будущей базы данных и ее взаимодействия с национальными реестрами.
- Были разработаны таблицы с квалификационными требованиями для судоводителей, имеющих разрешение на плавание по внутренним водным путям, пригодным для морских судов. Директива (ЕС) 2017/2397 также касается морских судов, совершающих рейсы на внутренних водных путях, и дает судоводителям возможность использовать квалификационное свидетельство, выданное на основании таблиц, составленных в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ).

³ www.cesni.eu.

- Стандартизированные коммуникационные фразы позволили бы облегчить общение; КЕСНИ подготовит набор стандартизированных фраз на уровнях эксплуатации и управления исходя из существующих руководств и приложений.
- Единый язык общения между судами имеет особое значение для безопасности судоходства. По мнению ЭДИННА, основным общим языком для коммуникации между судами на внутренних водных путях является английский язык, однако в Региональном соглашении о радиотелефонной службе на внутренних водных путях (RAINWAT) какого-либо предпочтительного языка для этой цели не определено. Дунайская комиссия продолжает обсуждение вопроса об основном языке, имеющего особое значение для государств – членов ДК.

14. Г-н Сухоруков охарактеризовал деятельность и задачи МФТ и Европейской федерации транспортников (ЕФТ) в области внутреннего водного транспорта и остановился на проекте ТАСКС, работу над которым социальные партнеры завершили в 2018 году. Цель проекта заключалась в подготовке новых требований к комплектованию экипажей судов внутреннего плавания в европейской сети внутренних водных путей. На основе оценки задач, занятости по времени и рабочей нагрузки членов экипажа на борту, а также количества квалифицированных специалистов, необходимых для навигации, был предложен инструмент комплектования экипажей с возможностью расчета времени, необходимого для выполнения отдельных задач, который позволяет определять круинговые и квалификационные потребности применительно к конкретному рейсу при помощи подхода, основанного на задачах. Кроме того, этот инструмент позволяет оценивать полезность инноваций, автоматизации и организационных изменений. От имени Союза моряков России докладчик рассказал о нормативной базе, регулирующей вопросы квалификации и дипломирования членов экипажей судов на внутренних водных путях Российской Федерации, включая Положение о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 87 от 12 марта 2018 года.

15. Г-н Фонсека представил основные результаты исследования «Транспорт 2040: автоматизация, технологии, занятость – будущее работы»⁴, опубликованного ВМУ в январе 2019 года. В исследовании анализируются тенденции и изменения в области морского и водного транспорта, а также автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта на период до 2040 года с уделением особого внимания рабочим местам и занятости и предлагаются прогнозы в отношении развития автоматизации и ее последствий для спроса на рабочую силу, изменения объемов перевозок и перераспределения перевозок между различными видами транспорта. В основу анализа положены четыре группы технологических тенденций: а) автоматизация; б) новые виды взаимодействия; в) изменения в эксплуатационном обслуживании; и д) новые услуги, созданные благодаря появлению новых технологий. Исследование также охватывало страновые обзоры для оценки технологической готовности стран и тематические исследования по конкретным транспортным технологиям. Прогнозы касались:

- перераспределения перевозок от автомобильного транспорта в пользу внутреннего водного транспорта в Европе и Азии;
- постепенной автоматизации и внедрения технологий под влиянием экономических выгод, демографических тенденций и соображений безопасности;
- повышения спроса на перевозки в результате непрерывного роста торговли;

⁴ https://commons.wmu.se/lib_reports/58.

- потребностей в новых видах занятости за счет автоматизации и перераспределения рабочей силы, которое в наибольшей степени отразится на занятости низко- и среднеквалифицированного персонала при сохранении потребности в высококвалифицированных кадрах;
- влияния местного контекста на автоматизацию и технологии.

16. Г-н Матич рассказал о ситуации с признанием удостоверений и требованиями к подготовке применительно к плаванию по Дунаю: а) с 2000-х годов в рамках двусторонних и многосторонних соглашений на Рейне и на Дунае на взаимной основе признаются удостоверения судоводителей и служебные книжки; и б) большинство стран Дунайского бассейна обеспечивают подготовку в сфере внутреннего судоходства в рамках системы высшего образования, однако проведение практических экзаменов для экипажей составов судов становится все более сложной задачей. ДК занимается подготовкой вопросника по общему языку для использования в Дунайском бассейне, который будет размещен на веб-сайте ДК. Работу по осуществлению Директивы (ЕС) 2017/2397 планировалось начать в апреле 2019 года; ДК было необходимо найти надлежащее решение для государств-членов за пределами Европейского союза.

17. Во второй половине дня состоялось заседание дискуссионной группы 2 «Современные подходы, методы и средства в области образования для внутреннего судоходства». В качестве основных докладчиков выступили г-н И. Гладких (Одесская морская академия, Украина), г-н Дж. Болл (Морская академия Харлингена, Нидерланды), г-жа Е. Лаврентьева (Государственный университет морского и речного флота имени адмирала Макарова, Российская Федерация) и г-жа М. Малышко (Щецинский морской университет, Польша). Сообщение г-жи Д. Мунтеану (Румынский морской учебный центр ЧЕРОНАВ) было зачитано координатором.

18. Г-н Гладких выступил с сообщением о текущей работе Одесской морской академии по профессиональным стандартам компетентности и учебным курсам для операторов РИС. Цель заключалась в разработке общего стандарта; в отсутствие согласованного на международном уровне стандарта использовалась Директива (ЕС) 2017/2397. В рамках этого стандарта основное внимание будет уделяться динамическому, дистанционному и автоматическому режимам управления и функциям и обязанностям операторов РИС в ситуациях, которые могут возникнуть во время рейса. Магистерская программа в основном будет состоять из теоретического курса по общим и специализированным предметам с последующей практической подготовкой. Будут также организованы курсы последипломной подготовки и повышения квалификации. Следующие шаги предусматривают включение этого стандарта в систему существующих квалификационных требований и разработку общей системы набора кадров. Академия уже разработала типовые курсы по электронным картам внутренних водных путей, судоходству по внутренним водным путям и смешанным перевозкам с использованием системы «единого окна», материалы которых могут быть предоставлены в распоряжение членов Рабочей группы по их просьбе. Все заинтересованные стороны были приглашены к сотрудничеству.

19. ЦКСР подчеркнула актуальность этой работы для деятельности КЕСНИ и Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) в области обучения и подготовки операторов РИС и выразила заинтересованность в ознакомлении с ее результатами на будущих сессиях. Она отметила, что стандарты компетентности должны быть гибкими для обеспечения возможности учета новых технических достижений.

20. Сообщение г-на Болла было посвящено использованию Морской академией Харлингена тренажеров для навигации по внутренним водным путям. Он рассказал об основных особенностях и принципах работы тренажеров, а также целевых группах обучаемых, для которых предназначено это оборудование. Основные элементы включали динамические, визуальные и акустические модели, а также компоновку оборудования, включая рулевое устройство и действующую инструкторскую станцию. Первым шагом в развитии нормативной базы стал документ ЦКСР 2013 года

о тренажерах для управления судами внутреннего плавания; в 2017 году эта работа проводилась под руководством КЕСНИ и завершилась разработкой комплекса стандартов для тренажеров по управлению судами и радиолокационными тренажерами внутреннего плавания, а также процедуры утверждения тренажеров для использования в рамках экзаменационных испытаний, которая стала частью стандарта ЕС-КВС 2018 года. Сфера применения тренажеров была также расширена и охватывает практический экзамен судоводителей в Нидерландах (другим европейским экзаменационным комиссиям по профессиональной аттестации было предложено последовать этому примеру), а также инструменты испытания объектов инфраструктуры для органов управления водными путями; эти инструменты были продемонстрированы в видеоматериале.

21. Последующая дискуссия была посвящена практике и опыту работы академии, связанному с привлечением нового поколения студентов, включая женщин, использованием тренажеров по СОЭНКИ для ВС, переходом от использования тренажеров к управлению судами, дипломированием и квалификациями выпускников. В ней приняли участие Бельгия, Германия, ЕСРПТ, МОТ и МФТ. Координатор отметил, что процентная доля студенток в Морской академии Харлингена варьируется от 5–15% до 25% от общего числа обучающихся по программе бакалавриата. МОТ проинформировала участников о секторальном совещании по вопросам найма и удержания моряков и расширения возможностей женщин-моряков, которое состоится 25 февраля – 1 марта в Женеве, и отметила, что его итоги могут быть актуальными и для сектора внутреннего водного транспорта.

22. Темой доклада г-жи Лаврентьевой стала интеграция стандартов обучения и профессиональных требований при подготовке экипажей судов внутреннего водного плавания в Российской Федерации. Она начала с роли федеральных учебно-методических объединений и подчеркнула, что для решения сложных задач, обусловленных интересами государства, бизнеса и сектора образования необходимо иметь гибкую современную методическую базу, отвечающую вызовам времени, основанную на интегрированном комплексном подходе с использованием профессиональных стандартов в качестве основы для обучения и подготовки. Основными принципами системы образования и профессиональной подготовки являются: а) использование в качестве основы международных требований и национального законодательства; б) применение единых государственных образовательных стандартов; в) три уровня образования: профессиональное обучение, среднее профессиональное образование и высшее образование; и д) сеть оснащенных тренажерами университетских образовательных комплексов, охватывающими всю страну. Система дипломирования соответствует требованиям ИМО; тем самым поддерживается единство образовательной среды и интеграция образовательного процесса подготовки моряков и речников, что обеспечивает признание российских дипломов моряков и речников для работы не только в секторе внутреннего судоходства, но и на международном рынке. Положения ПДНВ были интегрированы в образовательные стандарты подготовки российских моряков, а в целях подготовки экипажей судов для внутреннего судоходства в образовательные программы включаются адаптированные положения из конвенции ПДНВ и требования национальных нормативных актов. В заключение она отметила целесообразность гармонизации используемых ЕЭК и ИМО подходов в рамках подготовки экипажей судов для внутреннего судоходства и выразила готовность к сотрудничеству по этому вопросу на площадке КВТ.

23. Г-жа Малышко выступила с сообщением о деятельности Щецинского морского университета, связанной с цифровыми методами подготовки в области морского и внутреннего судоходства. Она начала с обзора деятельности университета, рассказала об опыте использования тренажеров и других цифровых инструментов в образовательном процессе и охарактеризовала их преимущества. В университете налажено эффективное использование тренажеров путем ведения и согласования образовательных программ, поддержания соответствующих функций и рабочих параметров оборудования, а также наличия требований для инструкторов и операторов тренажеров. Материальной базой для подготовки служат лаборатории, тренажеры и учебно-исследовательское судно. Тренажеры используются также в

программах непрерывного обучения и для оценки знаний. Докладчик остановилась на двух основных типах тренажеров: полнофункциональные тренажеры и тренажеры для конкретных типов устройств, приведя в качестве примера тренажер по СОЭНКИ. Она продемонстрировала видеоматериалы о проектах, осуществляемых университетом в нескольких областях: а) полнофункциональный тренажер для внутреннего водного транспорта; б) лаборатория СОЭНКИ, оснащенная несколькими специализированными тренажерами; в) лаборатория для виртуальной и расширенной навигации с использованием инновационных технологий; г) транспортное средство с дистанционным управлением, имеющее открытый исходный код (OpenROV), для подводных осмотров; и е) проект «Новые горизонты», направленный на повышение уровня квалификаций преподавательского состава и студентов. В планы на будущее входит организация учебного курса по внутреннему судоходству, переход к цифровизации и совершенствование методов и средств обучения.

24. Координатор добавил несколько примеров использования технологий виртуальной реальности в целях обучения. Затем последовали вопросы и дискуссия:

а) МОТ отметила важность непрерывного обучения и в этой связи сослалась на посвященный столетию МОТ доклад Глобальной комиссии по вопросам будущего сферы труда под названием «Работа во имя более светлого будущего»⁵;

б) ЦКСР и координатор подчеркнули необходимость более широкого внедрения практики «подготовки инструкторов» во внутреннем судоходстве на основе наработок, о которых рассказали выступавшие, а также сослались на курсы ЧЕРОНАВ;

в) в ответ на вопрос ЕСРПТ было отмечено сотрудничество между Щецинским морским университетом, другими академиями морского и внутреннего водного транспорта и средними школами в Польше.

25. Выступление делегата от ЧЕРОНАВ было посвящено вопросам осуществления Директивы (ЕС) 2017/2397, основным результатам проекта «Профессиональные навыки для плавания по Дунаю» в рамках Дунайской транснациональной программы «ИНТЕРРЕГ», осуществляемой консорциумом во главе с ЧЕРОНАВ, деятельности КЕСНИ, целям и работе учебного центра и планам на будущее. Основными результатами проекта «Профессиональные навыки для плавания по Дунаю» стали: а) рабочие совещания по проведению по общественных консультаций в восьми придунайских странах; б) подготовка инструкторов по двум транснациональным типовым учебным курсам «Техника безопасности в чрезвычайных ситуациях во время эксплуатации судов» (Констанца (Румыния), февраль 2018 года) с видеоматериалами, и «Управление людскими ресурсами и социальная ответственность на борту» (Братислава, сентябрь 2018 года); в) стратегия поддержки политики в области морского образования. В настоящее время ЧЕРОНАВ участвует в деятельности КЕСНИ, ЭДИННА, Группы экспертов Комиссии по социальным вопросам, касающимся внутреннего судоходства, а также в реализации Стратегии Европейского союза для Дунайского региона (СЕСДР) и проектах Европейской Комиссии для Дунайского региона. Учебные установки ЧЕРОНАВ в Констанце и Галаце (Румыния) и ряд тренажеров для внутреннего водного транспорта служат свидетельством продолжающегося развития материальной учебной базы. Координатор дополнил выступление информацией об основных европейских производителях тренажеров по внутреннему плаванию.

26. В заключение координатор кратко изложил основные выводы дискуссионных групп. После заседания второй группы были проведены обсуждение и круглый стол на тему «Как сделать профессию более привлекательной: роль ЕЭК» и определены вопросы для дальнейшего рассмотрения. Были проанализированы следующие основные вопросы:

⁵ www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/publication/wcms_662410.pdf.

- нынешняя ситуация с профессиональными кадрами в секторе внутреннего водного транспорта;
- профессиональная квалификация и требования в странах ЕЭК;
- проблемы, связанные с профессиональными кадрами;
- возможности для улучшения ситуации и соответствующие подходы;
- способы привлечения новых работников в отрасль;
- пути повышения мобильности членов экипажа в Европе;
- методы и программы в области образования;
- тренажеры и учебные программы для обучающихся;
- содействие общению посредством общего языка;
- пути сотрудничества.

27. На основе откликов на вопросник с вариантами ответов участники признали необходимость повышения привлекательности профессии, в частности для молодых кадров, женщин, специалистов по современным и инновационным технологиям и работников из других отраслей. К числу проблем, связанных с укомплектованием персоналом, относятся нехватка квалифицированных кадров в отрасли, обладающих общей или специальной квалификацией, повышение среднего возраста работников, низкая заработная плата и различия в заработной плате членов экипажа в разных частях Европы.

28. По мнению большинства респондентов причинами сложившейся ситуации являются:

- более суровые условия труда по сравнению с другими секторами;
- репутация сектора внутреннего водного транспорта;
- недостаточный уровень социальной защиты и социального обеспечения;
- разобщенность между должностными инструкциями, профилем работы и квалификационными требованиями.

29. Было отмечено, что улучшить ситуацию можно путем повышения эффективности и конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, привлечения внимания к сектору и повышения престижа профессии, а также посредством компьютеризации за счет внедрения современных технологий.

30. Респонденты согласились с тем, что образование и подготовку кадров можно улучшить путем международного сотрудничества, применения компетентностного подхода и более широкого использования современных средств обучения и тренажеров.

31. Рабочая группа согласилась с тем, что основная роль ЕЭК должна состоять в следующем:

- согласование подхода и обмен передовым опытом;
- продолжение работы, направленной на устранение административных и законодательных препятствий на основе международных конвенций и резолюций ЕЭК;
- содействие кадровой мобильности между странами Европейского союза и странами, не входящими в Европейский союз;
- гармонизация подготовки и обучения на общеевропейском уровне;
- согласование профессиональных квалификационных требований и упрощение процедур признания удостоверений на общеевропейском уровне.

32. Сообразно предложению Украины Рабочая группа отметила, что вопросы технологии и стандартизации РИС должны быть включены в учебно-подготовительные программы для студентов.

33. Председатель Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения напомнил об итогах рабочего совещания по РИС, состоявшегося на сорок девятой сессии SC.3/WP.3, и сослался, в частности, на образовательные стандарты, а также ожидаемые отзывы со стороны международных групп экспертов по РИС. Координатор подчеркнул роль международного сотрудничества в деле согласования профессиональных требований и стандартов, что станет одним из предварительных условий для мобильности кадров и повышения привлекательности профессии, и поэтому ЕЭК следует продолжать такую деятельность, позволив государствам-членам за пределами Европейского союза принимать участие в деятельности КЕСНИ.

34. ЦКСР отметила текущую работу КЕСНИ по обновлению профессиональных стандартов в области новых технологий, изменения в законодательстве, экономике и других областях, а также актуальность вклада всех заинтересованных сторон, включая страны за пределами Европейского союза, и предложила всем делегациям принять в ней участие.

35. По предложению Российской Федерации SC.3/WP.3 отметила важность оптимального распределения работы по этому вопросу между Европейской комиссией, КЕСНИ и ЕЭК. Секретариату было предложено провести консультации с Европейской комиссией и КЕСНИ по вопросу о том, как это сделать наиболее эффективным образом.

36. Председатель от имени Рабочей группы поблагодарил ЭДИННА и всех участников за их ценный вклад и успешное проведение рабочего совещания.

В. Рекомендации, касающиеся минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок (пересмотренная резолюция № 31)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/184, ECE/TRANS/SC.3/2009/6

37. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о текущем состоянии Рекомендаций, касающихся минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок (пересмотренная резолюция № 31). SC.3/WP.3 было предложено рассмотреть вопрос о том, как сделать эти Рекомендации более актуальными для государств-членов с учетом нынешней ситуации и новых тенденций.

38. По мнению Украины, резолюция № 31 важна, но ее следует дополнить процедурами признания и поэтому она нуждается в пересмотре. SC.3/WP.3 просила правительства и речные комиссии высказать свои мнения о состоянии и возможном обновлении этой резолюции с целью продолжения обсуждения на следующей сессии. Секретариату было предложено провести консультации с КЕСНИ по этому вопросу.

VI. Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (пункт 5 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/2019/15

39. Рабочая группа отметила, что после подписания Румынией в ноябре 2018 года заявления министров «Внутреннее судоходство во всемирном контексте» число подписавших его государств достигло 18.

40. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о том, что проект резолюции «Содействие развитию внутреннего водного транспорта» был изменен в соответствии с решением шестьдесят второй сессии SC.3 и представлен для принятия на восемьдесят первой сессии КВТ (ECE/TRANS/2019/15). Никаких других изменений внесено не было.

41. Рабочая группа сочла целесообразным следить за выполнением решений Вроцлавской конференции. С этой целью секретариату было предложено подготовить документ с перечнем вопросов для мониторинга после принятия резолюции КВТ в целях оказания помощи государствам-членам.

42. Рабочая группа отметила, что итоги конференции и резолюция КВТ могут послужить основой для следующего пересмотра Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, который планировалось проводить один раз в десять лет. SC.3/WP.3 поручила секретариату начать эту работу и включить этот пункт в повестку дня своих будущих сессий с целью принятия этого пересмотра в 2020 году.

VII. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 6 повестки дня)

A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения

Документ: ECE/TRANS/120/Rev.4

43. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата о том, что сводный текст Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), содержащий поправки, которые вступили в силу 6 ноября 2018 года, размещен на веб-странице SC.3 (ECE/TRANS/120/Rev.4). SC.3/WP.3 далее отметила, что до сих пор в секретариат не поступало никаких предложений о внесении поправок в СМВП.

44. Учитывая возрастающее значение СМВП в свете последних изменений и инфраструктурных проектов, Рабочая группа предложила государствам – членам ЕЭК, которые еще не присоединились к СМВП или не ратифицировали его, сделать это. К секретариату была обращена просьба оказать необходимую помощь. Германия, ЕФПВС и секретариат выступили с комментариями. ЕФПВС отметила, что развитие водного пути Е 40 и коридора «Запад–Восток» будет способствовать присоединению к СМВП стран, которые еще не сделали этого и/или его ратификацию этими странами. Германия отметила необходимость обсуждения вопроса об обязательном характере параметров водных путей, указанных в СМВП, до принятия решения о ратификации. Секретариат отметил, что положения СМВП соответствуют параметрам трансъвропейской транспортной сети, установленным в Регламенте (ЕС) №1315/2013, и что это может упростить обсуждение. Однако этот регламент включает положение о том, что по просьбе того или иного государства-члена оно может быть освобождено от соблюдения минимальных требований. ЕФПВС выразила мнение о том, что цифровизация и автоматизированное использование внутреннего водного транспорта и инфраструктуры могут облегчить соблюдение положений СМВП.

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

Документ: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3

45. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о подготовке добавления 1 к «Синей книге». Обновленная информация была представлена

Украиной в декабре 2018 года, а окончательный текст добавления 1 будет размещен на веб-странице SC.3 до пятьдесят пятой сессии SC.3/WP.3.

46. Рабочая группа отметила, что до сих пор в секретариат не поступило никаких предложений о внесении поправок в «Синюю книгу». Бельгия проинформировала Рабочую группу о том, что соответствующее предложение будет представлено на пятьдесят пятой сессии SC.3/WP.3.

47. Рабочая группа приняла к сведению информацию о проекте ЭММА, подготовленную г-ном С. Брайтенбахом, представляющим компанию «Порт Гамбург маркетинг», которая является ведущим партнером проекта⁶. Финансируемый Европейским союзом проект ЭММА направлен на улучшение состояния судоходства в регионе Балтийского моря с учетом различных условий фарватера, доли внутреннего водного транспорта в национальных перевозках и на рынке, оборудования РИС и СДС⁷ и других особенностей. Внутренний водный транспорт региона Балтийского моря концептуально мыслится как развитый, современный, экологичный и «умный» вид транспорта, интегрированный в мультимодальные цепи поставок и являющийся важным звеном стратегической транспортной сети. Различные практические примеры в рамках проекта продемонстрировали возможности для развития внутреннего водного транспорта в регионе: а) зоны внутренних водных путей и перевозки барж-контейнеровозов на озере Венерн, реке Гёта и озере Меларен (Швеция); б) исследование судоходства в ледовых условиях на озере Меларен; в) исследования, направленные на развитие внутреннего судоходства и портов в Польше и улучшение водного сообщения с соседними странами по таким водотокам, как Одер, Висла, соединение Одер – Висла – Вислинская лагуна, а также водным путям E-70 и E-40 на участке Варшава – Бжесць; и д) показательно-исследовательская контейнерная перевозка по Висле в 2017 году. В сфере цифровизации следует отметить разработку картографического веб-приложения.

48. ЕСРПТ и ЕФПВС дополнили представленную информацию и подчеркнули важность проекта для стран региона Балтийского моря в контексте внутреннего судоходства и перевозок «река–море», а также на общеевропейском уровне в контексте СМВП. ЕСРПТ упомянул вспомогательный документ, касающийся следующих этапов проекта, и позиционный документ Комитета Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) по перевозкам «река–море», касающиеся содействия осуществлению рекомендаций, вынесенных в рамках проекта ЭММА, подчеркнул его актуальность для ЕЭК и поблагодарил г-на Брайтенбаха за эффективное управление проектом. ЕФПВС поддерживает этот проект и обеспечивает реализацию его итогов: а) вовлечение большего числа стран в общеевропейскую политику в области внутреннего водного транспорта и расширение сообщества сторон, занимающихся вопросами внутреннего водного транспорта, и б) содействие развитию современной инфраструктуры и флота, устранение барьеров и увеличение числа договаривающихся сторон СМВП; таким образом присоединение к этому Соглашению позиционируется как одна из основных целей указанного проекта. ЕФПВС поблагодарила Европейскую комиссию, ЕЭК и другие заинтересованные стороны за поддержку этого проекта.

49. Представитель компании «Порт Гамбург маркетинг» проинформировал Рабочую группу о намерении продолжить деятельность, упомянутую в программном документе, принятом на конференции «Перспективы и возможности транспортной сети: перевозки по внутренним водным путям и перевозки «река–море» в регионе Балтийского моря», которая состоялась 6 ноября 2018 года в Брюсселе. Секретариату было предложено опубликовать текст программного документа в качестве рабочего документа для своей следующей сессии и продолжить обсуждение итогов проекта и последующих шагов. ЕСРПТ и компания «Порт Гамбург маркетинг» поддержали это решение.

⁶ www.project-emma.eu.

⁷ Службы движения судов

50. Рабочая группа приняла к сведению информацию Украины о прогрессе, достигнутом в развитии водного пути Е-40. В декабре 2018 года Администрацией морских портов Украины и ЗАО «Белтопэнерго» (Беларусь) подписан меморандум о сотрудничестве в восстановлении речного судоходства по водному пути Е-40 между Украиной и Беларусью. Этот вопрос обсуждался также на двадцать шестом заседании Смешанной украинско-белорусской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству и украинско-белорусском рабочем совещании по вопросам сотрудничества в развитии внутреннего водного транспорта. Беларусь представила дополнительную информацию. Более подробные сведения см. по следующей ссылке: <https://ports.com.ua/news/ukraina-i-belarus-dogovorilis-vozobnovit-sudokhodstvo-na-dnepre>.

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

51. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о действующей процедуре получения разрешения Секции геопространственной информации Организации Объединенных Наций на публикацию карты. После утверждения карта будет размещена на веб-сайте.

VIII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 7 повестки дня)

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amend.1–2,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/1 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/9

52. Рабочая группа отметила, что текст поправки № 2 к пятому пересмотренному варианту Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) размещен на веб-странице SC.3 в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.2.

53. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проекты поправок к ЕПСВВП, предложенные Группой экспертов по ЕПСВВП на ее двадцать девятом совещании (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/1, пункты 7, кроме подпунктов b), 14 а)–с), и 15, кроме подпунктов а) и f)). Что касается нового пункта 3а статьи 4.07, то Российская Федерация подчеркнула, что странам следует тщательно и рационально оценивать свое экономическое положение во избежание создания для судовладельцев чрезмерного финансового бремени, связанного с введением требования об оснащении судов оборудованием АИС⁸ для внутреннего судоходства (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/1, пункт 15 b)).

54. SC.3/WP.3 обсудила предложение Российской Федерации о том, чтобы исключить из проекта поправки к пункту 6 статьи 4.07 (второе предложение) слова «включая управление каналами ЦИВ»⁹ и решила продолжить обсуждение на своей следующей сессии с должным учетом позиции, выраженной Российской Федерацией.

55. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата об итогах специальной сессии Группы экспертов по ЕПСВВП, проводившейся 7 и 8 февраля 2019 года в Страсбурге (Франция), принимающей стороной которой выступила ЦКСР. Сессия включала в себя совместное совещание с Рабочей группой ЦКСР по Полицейским правилам и совместное совещание с секретариатом Конвенции о сборе,

⁸ Автоматическая идентификационная система.

⁹ Цифровой избирательный вызов.

сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях. Секретариату было поручено подготовить подробный доклад в качестве рабочего документа для пятьдесят пятой сессии SC.3/WP.3. SC.3/WP.3 также отметила, что следующее – тридцатое – совещание Группы экспертов состоится 18 июня 2019 года и будет приурочено к ее пятьдесят пятой сессии.

56. SC.3/WP.3 приняла к сведению поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР), принятые ЦКСР в 2018 году на его весенней сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/9), и просила Группу экспертов ЕПСВВП рассмотреть их в рамках будущей деятельности.

57. Рабочая группа поддержала предложение Группы экспертов по ЕПСВВП начать подготовку шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП в 2020 году.

58. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о подготовке печатного варианта СИГВВП (ECE/TRANS/SC.3/208). SC.3/WP.3 отметила необходимость распространения информации о СИГВВП и обратилась к государствам-членам и речным комиссиям с просьбой о помощи.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/179, TRANS/SC.3/150 и Add.1–3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/10 и неофициальные документы SC.3/WP.3 № 10 (2019 год)

59. Рабочая группа приняла к сведению информацию о нынешнем положении дел и национальном законодательстве в области предотвращения загрязнения с судов, содержащуюся в документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/2 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/10, дополненную данными о Протоколе о предотвращении загрязнения вод в результате судоходства к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава (РСБРС), представленными секретариатом после замечания Международной комиссии по бассейну реки Сава (неофициальный документ SC.3/WP.3 № 10 (2019 год)).

60. Рабочая группа приступила к рассмотрению предложения Румынии об обновлении добавления 1 к резолюции №21 «Приемные сооружения для сбора отходов с судов на европейских внутренних водных путях» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3) и постановила продолжить обсуждение этого вопроса на своей пятьдесят пятой сессии.

С. 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.3/2018/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/6, неофициальный документ SC.3 № 14 (2018 год), неофициальные документы SC.3/WP.3 № 7–9 (2019 год)

61. Рабочая группа отметила, что в настоящее время секретариат готовит для публикации второй пересмотренный вариант приложения к резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2). Он будет представлен в электронном формате на веб-странице SC.3.

62. В соответствии с решением пятьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/106, пункт 36) SC.3/WP.3 приступила к рассмотрению проекта главы 8С, озаглавленной «Специальные положения, применимые к судам, оборудованным

двигательными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °C» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/4). Секретариат подробно разъяснил предлагаемые изменения. Германия упомянула, что она вынуждена применять ЕС-ТТЦВП, и в случае расхождений между этим стандартом и резолюцией № 61 применение резолюции будет проблематичным. Российская Федерация проинформировала участников сессии о том, что по этому проекту будет представлено подробное предложение. SC.3/WP.3 решила продолжить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей следующей сессии.

63. Рабочая группа приняла к сведению предложения по согласованию приложения к резолюции № 61 с Европейским стандартом, устанавливающим технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТЦВП), издание 2017 года, (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/5 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/6).

64. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила предложение Украины о внесении поправки в добавление 1 «Перечень европейских внутренних водных путей, географически разделенных на зоны 1, 2 и 3», которое представлено в неофициальном документе № 8/Rev.1 SC.3/WP.3 (2019 год).

65. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию Российской Федерации о предложении по поправке к приложению к резолюции № 61 о требованиях к аппаратным устройствам судов внутреннего плавания (неофициальный документ № 9 SC.3/WP.3 (2019 год)). Секретариату было поручено подготовить рабочий документ для пятьдесят пятой сессии Рабочей группы.

66. Германия отметила, что ЕС-ТТЦВП является обязательным для государств – членов Европейского союза и ЦКСР, и предложила включить ссылки на этот стандарт в документы ЕЭК; она отметила, что государства-члены, применяющие дополнительные положения, могут ввести их на национальном уровне. Российская Федерация выступает против использования в документах ЕЭК прямых ссылок на ЕС-ТТЦВП, поскольку резолюция № 61 служит правовой основой для стран, не являющихся членами Европейского союза. Украина предложила продолжить работу, направленную на дальнейшее согласование документов ЕЭК с положениями ЕС-ТТЦВП.

67. КЕМТО напомнила Рабочей группе о своем предложении относительно специальных положениях, касающихся пассажирских судов, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/106, пункты 41 и 42), и вновь выразила свою обеспокоенность по поводу чрезмерно ограничительных требований для судов этого типа. Секретариат сослался на информацию по этому вопросу, представленную государствами-членами и представленную в неофициальном документе № 14 SC.3 (2018 год). Германия и Российская Федерация предложили перенести обсуждение этого вопроса на будущие сессии. КЕМТО было предложено представить подробное предложение на рассмотрение Рабочей группы.

68. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о подготовке перевода на русский язык издания ЕС-ТТЦВП 2017 года (неофициальный документ № 7 SC.3/WP.3 (2019 год)). Секретариату было предложено завершить работу над переводом к пятьдесят пятой сессии Рабочей группы. Европейская комиссия поблагодарила секретариат за проделанную работу и проинформировала Рабочую группу о том, что: а) издание ЕС-ТТЦВП 2017 года имеется в наличии на всех официальных языках Европейского союза; государствам-членам было предложено обратиться по этому вопросу к Европейской комиссии или секретариату; и б) издание ЕС-ТТЦВП 2019 года было принято КЕСНИ и вступит в силу 1 января 2020 года. В настоящее время Европейская комиссия и ЦКСР работают над внесением поправок в свои нормативные положения в соответствии с недавно принятым стандартом.

IX. Автоматизация на внутренних водных путях и «умное» судоходство (пункт 8 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/2019/16, неофициальный документ №6 SC.3/WP.3 (2019 год)

69. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на Б. Клюге (ЕФПВС) о прогрессе в области «умных» перевозок по внутренним водным путям в Германии. Он проинформировал Рабочую группу о том, что на данном этапе почти все судоходные внутренние водные пути охвачены оборудованием АИС, и ведется разработка правил использования данных АИС. В настоящее время осуществляется несколько исследовательских проектов в области «умного судоходства». Правительство Германии намерено провести оперативную цифровизацию сектора внутреннего водного транспорта и приняло решение подготовить генеральный план. Этот план действий, разрабатываемый в рамках национальной стратегии в сфере искусственного интеллекта, направлен на содействие развитию автоматизированного и автономного внутреннего водного транспорта; были определены испытательные участки на каналах Дортмунд – Эмс, реке Эльба, водном пути Шпрее – Одер недалеко от Берлина и в порту Гамбург. Также планируется создание экспертного центра по автономному внутреннему водному транспорту в Северном Рейне-Вестфалии. Далее представитель ЕФПВС подробно рассказал об автономных судоходных проектах в районе под Берлином и на Эльбе и упомянул об участии Германии в деятельности недавно созданной Рабочей группы ПМАКС по «умному судоходству». Председатель поблагодарил г-на Клюге за его выступление и предложил ему информировать Рабочую группу о дальнейших изменениях.

70. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о представленном для восьмидесяти первой сессии КВТ документе ECE/TRANS/2019/16, в котором изложены итоги рабочего совещания по автономным перевозкам, состоявшегося на ее пятьдесят второй сессии. В документе содержится определение уровней автоматизации во внутреннем судоходстве, принятое ЦКСР на пленарном заседании в декабре 2018 года. ЦКСР проинформировала сессию о текущей деятельности и дальнейших шагах в этой области на основе неофициального документа № 6 SC.3/WP.3 (2019 год) и предложила участникам представить отзывы, которые будут использоваться для обновления определений. Недавно ЦКСР приступила к анализу своей нормативной базы в целях осуществления положений об автоматизации и работает над составлением перечня проектов по автоматизации внутреннего водного транспорта, который будет размещен на ее веб-сайте.

71. SC.3/WP.3 согласилась с определением, предложенным ЦКСР. По словам представителя Российской Федерации, сравнительный анализ терминологии, предложенной ЦКСР и ИМО, позволяет ей заключить, что документ ЦКСР является более совершенным и всеобъемлющим, поскольку он охватывает все уровни автоматизации. Вместе с тем в настоящее время разрабатывается нормативная база для автономного судоходства применительно к сектору как морских перевозок, так и перевозок внутренним водным транспортом, которая подлежит обновлению в будущем. SC.3/WP.3 просила правительства и речные комиссии представить дополнительную информацию о терминологии, введенной ЦКСР, если таковая имеется, и постановила включить этот пункт в повестку дня своей пятьдесят пятой сессии.

72. Российская Федерация упомянула о текущих проектах по автоматизации и подчеркнула, что следует уделять больше внимания прибрежной инфраструктуре, с тем чтобы оправдать значительные расходы, необходимые для ее модернизации. Украина проинформировала сессию о текущей исследовательской деятельности в этой области и отметила, что залогом ее успеха является сбалансированное деление предстоящей работы на этапы и их надлежащее планирование.

73. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о проводившейся 17 и 18 января 2019 года в Лондоне Конференции по регулированию морских автономных

систем, на которой также были рассмотрены вопросы автоматизации судоходства на внутренних водных путях.

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

А. Итоги Недели РИС (3–7 декабря 2018 года, Вена)

74. Председатель Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения г-н В. Хаупт проинформировал Рабочую группу об основных итогах Недели РИС, которая проводилась 3–7 декабря 2018 года в Вене, включая а) подготовку к запланированной на январь 2020 года интеграции Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения в Рабочую группу КЕСНИ по информационным технологиям; б) программу работы на 2019–2021 годы в) основные темы совещания по общим вопросам, состоявшегося 5 декабря: цифровизация, «умное судоходство» и РИС на борту судов в качестве одного из инструментов расширенной навигации; и д) внедрение издания 2.4 стандарта СОЭНКИ для ВС; Группа экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения решила приступить к работе над изданием 2.5, которую планируется завершить в конце 2020 года. Секретариат представил дополнительную информацию.

В. Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (третий пересмотренный вариант резолюции № 48)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12, неофициальные документы SC.3/WP.3 № 2, 3, 5 и 11 (2019 год)

75. Рабочая группа приступила к рассмотрению предложения по поправкам к части D Рекомендации, касающейся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) – третьего пересмотренного варианта резолюции № 48, (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12, неофициальные документы SC.3/WP.3 № 2, 5 и 11 (2019 год)), подготовленные Председателем Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения на основе имплементационного регламента Комиссии 2018/1973 от 7 декабря 2018 года, опубликованного в «Официальном вестнике» Европейского союза (19 декабря 2018 года) (неофициальный документ № 3 SC.3/WP.3 (2019 год)).

76. В предварительном порядке Рабочая группа принципиально одобрила поправки, предложенные в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, и решила продолжить обсуждение на своей пятьдесят пятой сессии. С этой целью SC.3/WP.3 предложила государствам-членам и речным комиссиям на ее следующей сессии:

- представить свои замечания по проекту, если таковые имеются;
- проверить правильность написания географических названий в разделе 2А: Кодировка производителей и водных путей (неофициальный документ SC.3/WP.3 № 2 (2019 год)).

77. Российская Федерация представила замечания по проекту:

- в глоссарии терминов (раздел 5) *заменить* предлагаемое определение АИС следующим определением:

АИС является автоматической идентификационной системой для морских судов, которая соответствует приложению 3 Резолюции ИМО

MSC.74 (69) и Рекомендации МСЭ¹⁰ ITU-R M.1371-1. *Источник:* пересмотренная резолюция №57 и Руководящие принципы ПМАКС для РИС 2018 года.

- *Изменить* текст подпункта к) раздела 1 «Эксплуатационные требования к СОЭНКИ ВС», глава 1 «Общие положения» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7) и цифровые данные в разделе 4В, предложенные в неофициальном документе SC.3/WP.3 № 11 (2019 год).

Рабочая группа решила, что это предложение позволит усовершенствовать указанный стандарт, однако она просила Группу экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения рассмотреть его до внесения каких-либо изменений.

78. По предложению Германии, Российской Федерации и Украины SC.3/WP.3 постановила оставить части А, В и С стандарта для следующего пересмотра; часть С следует поместить в добавление; они просили секретариат в сотрудничестве с Председателем Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения обновить текст и подготовить проект предложения.

79. Рабочая группа поблагодарила Председателя Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения за прекрасную работу.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/166/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/198, ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6/Rev.1, неофициальный документ SC.3/WP.3 № 4 (2019 год)

80. Рабочая группа приняла к сведению информацию о процессе принятия и публикации стандартов РИС:

- Международный стандарт для извещений судоводителям был принят 20 ноября 2018 года и опубликован в «Официальном вестнике» Европейского союза (28 декабря 2018 года) (Имплементационный регламент Комиссии № 2018/2032 от 20 ноября 2018 года с поправками к регламенту Комиссии № 416/2007 о технических спецификациях для извещений судоводителям (неофициальный документ SC.3/WP.3 № 4 (2019 год)).
- В настоящее время готовится перевод Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT), его принятие намечено на февраль 2018 года, а публикация может быть готова к печати в марте или апреле 2019 года.
- Ожидается, что Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве будет опубликован к концу июня 2019 года.
- Публикация четвертого издания Руководящих принципов ПМАКС для РИС запланирована на 2019 год; Российская Федерация добавила, что этот документ находится на заключительном этапе принятия.

81. Российская Федерация отметила, что пересмотр Международного стандарта для извещений судоводителям главным образом затрагивает приложения, и в данный момент пересмотр резолюции № 80, возможно, не потребует. Рабочая группа предложила секретариату в сотрудничестве с Председателем Группы экспертов по извещениям судоводителям проанализировать поправки, внесенные в Международный стандарт для извещений судоводителям и при необходимости подготовить предложения по поправкам к резолюции № 80.

¹⁰ Международный союз электросвязи.

82. Европейская комиссия представила дополнительную информацию о текущем состоянии стандартов РИС и проинформировала участников сессии о текущей оценке Директивы 2005/44/ЕС, которая будет завершена к концу 2019 года.

D. Конференция информационных служб Дуная

83. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о программе и итогах Конференции информационных служб Дуная (ДИСК-18), которая проводилась 12 и 13 декабря 2018 года в Братиславе. Программа и тексты выступлений размещены по адресу <http://gisforumdanube.org/disc18/>.

XI. Термины и определения в области внутреннего водного транспорта (пункт 10 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/2018/15–ECE/TRANS/WP.5/2018/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/8, неофициальный документ № 18 SC.3 (2018 года)

84. Рабочая группа рассмотрела и утвердила структуру глоссария (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/8) с изменениями, внесенными по предложению Российской Федерации и Украины: *исключить* раздел «География и гидрология» и *добавить* разделы по гидрографии, метеорологии и картографии для составления прогнозов погоды и предупреждений о штормах с текстом на трех языках.

85. Секретариат проинформировал Рабочую группу о текущей работе над пятым изданием иллюстрированного глоссария по статистике транспорта, которое будет выпущено в ближайшее время.

86. Рабочая группа постановила учредить неофициальную группу по переписке для подготовки глоссария. Бельгия и Германия высказались в поддержку этого предложения. Государствам-членам, речным комиссиям и другим заинтересованным сторонам было предложено принять участие в этой деятельности и связаться с секретариатом.

XII. Статистика внутренних водных путей (пункт 11 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.3/2018/14

87. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретаря Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) по: а) соображениям, касающимся проведения обследования внутренних водных путей категории Е, которое в сочетании с существующими обследованиями автомобильных дорог категории Е и железнодорожных линий категории Е позволит получить необходимую геопространственную информацию и дополнить картину внутреннего транспорта; семидесятая сессия WP.6 (12–14 июня 2019 года) рассмотрит результаты измерения интенсивности движения и методы сбора данных для обследования; и б) текущую работу в сфере статистики для мониторинга достижения целей в области устойчивого развития. Глобальная база данных по целям в области устойчивого развития будет включать официальную статистику ЕЭК по внутренним водным путям для измерения показателя 9.1.2 начиная с 2019 года. С подготовленными секретариатом документами по мониторингу прогресса в области транспорта можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК¹¹.

¹¹ unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/sdg-papers.html.

88. Европейская комиссия проинформировала участников сессии о работе по сбору статистических данных о внутреннем водном транспорте в сотрудничестве с ЦКСР и ДК, с которыми можно ознакомиться в рыночных обзорах, издаваемых ЦКСР¹².

89. Германия, Украина, ЕСРПТ и компания «Порт Гамбург маркетинг» представили замечания: а) по отсутствующим данным для некоторых стран; Украина представила разъяснения относительно сбора данных; б) статистическим данным о речном и морском судоходстве; они должны быть включены в статистику внутренних водных путей; в) необходимости сбора данных и их надежности; основными являются данные о брутто- и нетто-тоннах перевозимого груза, видах грузов, а также данные о контейнерных перевозках и количестве судов. Было подчеркнуто, что работа, проводимая ЕЭК и Европейской комиссией, может способствовать сбору данных на национальном уровне. Германия упомянула АИС в качестве надежного источника данных о движении.

90. Рабочая группа предложила государствам-членам, речным комиссиям и другим заинтересованным сторонам представить свои замечания и вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей пятьдесят пятой сессии.

91. Рабочая группа обратилась к государствам-членам с просьбой оказать секретариату помощь в установлении контактов с органами, отвечающими за сбор статистических данных по их внутренним водным путям, с целью обеспечить своевременную подготовку данных для проведения электронного обследования.

XIII. Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня)

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11

92. Секретариат представил проект «дорожной карты», подготовленной неофициальной рабочей группой по прогулочному судоходству, для осуществления резолюции № 40 (Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (МУС)) в целях оказания помощи странам, желающим принять эту резолюцию (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11, приложение I). ЕАЛС представила дополнительные замечания и рекомендовала проект «дорожной карты» в качестве полезного дополнения к существующим инструментам ЕЭК и средства содействия применению МУС. Рабочая группа одобрила этот проект.

93. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию Украины о развитии рекреационного судоходства на водном пути E 40 и запланированном мероприятии по этому вопросу. Подробная информация будет передана в секретариат.

B. Вопросник, касающийся образования и профессиональной подготовки судоводителей прогулочных судов

Документ: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11

94. SC.3/WP.3 рассмотрела проект вопросника по применению Международного удостоверения на право управления прогулочным судном, обучению и профессиональной подготовке судоводителей прогулочных судов (МУС) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11, приложение II). Украина поддержала вопросник и отметила, что ответы неправительственных организаций и национальных ассоциаций в области рекреационного судоходства, а также информация, полученная от государственных органов, помогут более четко определить цели деятельности неофициальной рабочей группы и повысить ее эффективность. В нем также

¹² www.inland-navigation-market.org.

освещаются проблемы, с которыми сталкиваются владельцы прогулочных судов, и предлагаются вопросы для анализа с целью преобразования положений резолюции № 40 в международное соглашение. ЕАЛС отметила, что проект был разработан по итогам широкого обсуждения в неофициальной рабочей группе, и одобрила использование вопросника в качестве отправной точки. SC.3/WP.3 решила передать предложение Украины на рассмотрение неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству.

95. Рабочая группа одобрила проект вопросника и просила секретариат распространить его среди государств-членов и других стран, которые применяют резолюцию № 40 или заинтересованы в ее применении, с целью сбора ответов до ее пятьдесят пятой сессии.

C. Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (второй пересмотренный вариант резолюции № 52)

Документ: ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.2

96. Рабочая группа отметила, что второй пересмотренный вариант резолюции № 52 и обновленная карта Европейской сети прогулочного судоходства по внутренним водным путям (ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.2) размещены на веб-странице SC.3.

XIV. Тема для обсуждения на пятьдесят пятой сессии Рабочей группы (пункт 13 повестки дня)

97. По предложению Бельгии, Германии, Украины и ЕСРПТ Рабочая группа решила, что главной темой ее пятьдесят пятой сессии станет содействие созданию современного флота, безопасность судоходства и поощрение инноваций, включая текущие проекты в этой области и законодательные рамки.

XV. Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)

A. Подготовка доклада о развитии перевозок «река–море» в Европе

98. ЕСРПТ проинформировал Рабочую группу о том, что ЦКСР в сотрудничестве с Европейской комиссией, ЕСРПТ и Комитетом ЕСРС по перевозкам «река–море» подготовит «Доклад о развитии перевозок «река–море» в Европе», который будет опубликован в январе 2020 года. В сентябре 2019 года ЦКСР совместно с партнерами организует рабочее совещание по этому докладу в Берлине. SC.3 и SC.3/WP.3 было предложено оказать соответствующую поддержку.

B. Обследование для оценки воздействия вариантов политики в области применения цифровых технологий на внутреннем водном транспорте

99. МФТ и Союз моряков России проинформировали Рабочую группу об обследовании для оценки воздействия вариантов политики в области применения цифровых технологий на внутреннем водном транспорте, подготовленном Европейской комиссией в рамках исследования, начатого в октябре 2018 года. Европейская комиссия дополнила это сообщение. Общая цель исследования заключается в изучении вариантов политики, которые позволяют сократить для предприятий, членов экипажей и органов власти расходы, связанные соблюдением нормативно-правовых требований, и повышают степень соблюдения применимых правил на внутреннем водном транспорте благодаря использованию усовершенствованных инструментов контроля для обеспечения равенства условий; кроме того, в рамках исследования будет проведен сбор данных о проблемах, с

которыми сектор сталкивается в настоящее время, с целью определения потенциальных движущих сил и будущих шагов. С обзором можно ознакомиться по адресу <https://s.chkmkt.com/?e=146494&d=e&h=3E3537F5C3E5938>). SC.3/WP.3 решила принять участие в обследовании и предложила государствам-членам и другим ключевым участникам также приобщиться к этой деятельности.

C. Итоги обсуждения за круглым столом «Мобильность на Дунае» (18 декабря 2018 года, Киев)

100. Делегация Украины проинформировала участников сессии о проведении круглого стола «Мобильность на Дунае», который был организован Министерством инфраструктуры Украины 18 декабря 2018 года в Киеве. В данном мероприятии приняли участие представители Европейской комиссии, ведущих организаций, представляющих проекты в рамках ЕСДР, научных учреждений и других структур, деятельность которых связана с судоходством на Дунае и других внутренних водных путях Украины. Основными целями этого мероприятия были реализация практических задач и совместных инициатив в формате ЕСДР, осуществление Плана действий ЕСДР и формирование совместных целей на 2019–2021 годы, синхронизация действующих проектов в рамках ЕСДР и дунайской транснациональной программы, налаживание контактов для подготовки совместных заявлений на 3-й конкурс проектов Дунайской транснациональной программы, а также активизация деятельности и развитие проектов на Дунае и в рамках программы развития внутренних водных путей Украины.

D. Европейская платформа для внутреннего водного транспорта

101. Секретариат и ЕСРПТ проинформировали участников сессии о совместном решении ЕСПС и Европейской организации судоводителей (ЕОС) расширить представленность сектора внутреннего водного транспорта на уровне Европейского союза путем создания Европейской платформы для внутреннего водного транспорта. Цель этой платформы заключается в том, чтобы содействовать получению сектором отдачи от увеличения доли перевозок внутренним водным транспортом и обмена передовым опытом. Приоритетными задачами в связи с этим станут: а) содействие техническому прогрессу и инновациям для судов с упором на защиту окружающей среды; б) повышение привлекательности сектора путем расширения перспектив профессионального роста для молодых стажеров и кадров; в) совершенствование инфраструктуры внутренних водных путей; и д) стимулирование перераспределения перевозок от автомобильного транспорта в пользу внутреннего водного транспорта в тесном сотрудничестве с грузоотправителями, представителями сектора и органами внутреннего судоходства.

XVI. Утверждение доклада (пункт 15 повестки дня)

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