


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

Женева, 27–29 июня 2018 года

**Доклад Рабочей группы по унификации технических  
предписаний и правил безопасности на внутренних  
водных путях о работе ее пятьдесят третьей 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 Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (Вроцлав, Польша, 18 и 19 апреля 2018 года) (пункт 2 повестки дня) .....	8–11	3
IV. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 3 повестки дня) .....	12–18	4
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения .....	12	4
B. Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга») .....	13	4
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49, пересмотр 2) .....	14–15	5
D. Карта Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30) .....	16–18	5
V. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 4 повестки дня) .....	19–42	6
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (резолюция № 24, пересмотр 5) .....	19–29	6



В.	Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (резолюция № 22, пересмотр 2) .....	30–34	7
С.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61) .....	35–42	8
VI.	Содействие развитию речных информационных служб, а также других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 5 повестки дня) .....	43–59	10
А.	Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (резолюция № 57).....	43–46	10
В.	Применение автоматической идентификационной системы во внутреннем судоходстве .....	47–48	10
С.	Обновление резолюций Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, касающихся речных информационных служб .....	49–59	11
VII.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования в области внутреннего судоходства (пункт 6 повестки дня) .....	60–62	13
VIII.	Термины и определения, связанные с внутренним водным транспортом (пункт 7 повестки дня) .....	63–64	14
IX.	Прогулочное плавание (пункт 8 повестки дня) .....	65–67	14
А.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (резолюция № 40, пересмотр 4) и Руководящие принципы для резолюции № 40 .....	65–66	14
В.	Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52) .....	67	15
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня) .....	68–72	15
А.	Рабочее совещание, проведенное Рабочей группой по статистике транспорта .....	68–69	15
В.	Европейская база данных о корпусах судов .....	70	16
С.	Информация о конгрессе ИВР 2018 года .....	71	16
D.	Международная конференция экспертов по комбинированным грузовым перевозкам (29 мая 2018 года, Загреб) .....	72	16
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня) .....	73	16

## I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее – Рабочая группа или SC.3/WP.3) провела свою пятьдесят третью сессию 27–29 июня 2018 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Украины и Чешской Республики.
3. На сессии была также представлена следующая межправительственная организация: Дунайская комиссия (ДК). Присутствовали делегации Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМТО), Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС) и Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС). По приглашению секретариата на сессии присутствовали также представители компании «Нониус инжиниринг лтд.», ассоциации «Инлэнд уотеруэйз интернэшнл» и компании «Трансманш консалтантс».
4. Сессию открыл начальник Секции транспортных сетей и логистики Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) г-н Ф. Дионори. Он приветствовал участников, охарактеризовал задачи Рабочей группы в свете последних событий, в частности Международной министерской конференции по внутреннему водному транспорту, и пожелал Рабочей группе успешного проведения сессии.
5. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее пятьдесят второй сессии (документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/104, пункт 7), Председателем пятьдесят третьей сессии Рабочей группы являлся г-н И. Игнатов (Болгария).

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/105, неофициальный документ № 13 SC.3/WP.3 (2018 года)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, добавив в нее следующие вопросы по пункту 9 повестки дня «Прочие вопросы»: а) Европейская база данных о корпусах судов; б) информация о конгрессе ИВР<sup>1</sup>, 17 и 18 мая 2018 года (Страсбург, Франция); с) Международная конференция экспертов по комбинированным грузовым перевозкам (Загреб, 29 мая 2018 года). Повестка дня была дополнена неофициальным документом № 13 SC.3/WP.3 (2018 года) для учета неофициальных документов № 14–22 SC.3/WP.3 (2018 года). Со всеми представленными материалами можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: [www.unecce.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2018.html](http://www.unecce.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2018.html).
7. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, будут отражены только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии.

## III. Итоги Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (Вроцлав, Польша, 18 и 19 апреля 2018 года) (пункт 2 повестки дня)

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8/Rev.1

8. Рабочая группа приняла к сведению информацию об итогах Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет», проведенной в

<sup>1</sup> Международная ассоциация, представляющая взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе.

Вроцлаве, Польша, 18 и 19 апреля 2018 года совместно Министерством морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши и ЕЭК ООН. Секретариат поблагодарил Министерство морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши за безупречную организацию этой конференции.

9. Рабочая группа приветствовала принятие министерской декларации «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте». SC.3/WP.3 была проинформирована о том, что на конференции ее подписали: Австрия, Беларусь, Бельгия, Китай, Люксембург, Нидерланды, Польша, Португалия, Российская Федерация, Словакия, Таиланд, Украина, Хорватия и Чешская Республика. Текст декларации содержится в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8/Rev.1. Секретариат проинформировал участников сессии еще о ряде стран, выразивших желание подписать этот документ. Председатель передал в секретариат копию декларации, подписанной Болгарией. SC.3/WP.3 настоятельно призвала государства-члены, которые еще не подписали эту декларацию, сделать это<sup>2</sup>. Секретариат сообщил Рабочей группе о плакате в поддержку декларации, подписанном на конференции ее участниками; делегатам, желающим присоединиться к их числу, было предложено подписать этот плакат на шестьдесят второй сессии Рабочей группы (SC.3).

10. Рабочая группа обсудила последующие шаги, которые надлежит предпринять ЕЭК ООН для осуществления декларации. С этой целью SC.3/WP.3 рекомендовала SC.3 подготовить на ее шестьдесят второй сессии проект резолюции Комитета по внутреннему транспорту в поддержку этой декларации. Секретариату было поручено подготовить проект резолюции для сессии SC.3 и распространить его среди делегатов.

11. В рамках последующей деятельности по итогам конференции Рабочая группа решила провести на шестьдесят второй сессии SC.3 рабочее совещание по вопросу о переходе на цифровые технологии на внутреннем водном транспорте. Германия отметила, что эта тема связана с проблемой кибербезопасности. Были предложены и другие темы для рабочих совещаний, а именно: а) экологические последствия для внутреннего судоходства и предотвращение загрязнения; б) стандарты обучения и профессиональные требования во внутреннем судоходстве; и с) интеграция внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные и логистические цепочки.

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

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

*Документы:* ECE/TRANS/120/Rev.3, неофициальный документ № 22 SC.3/WP.3 (2018 года)

12. Рабочая группа приняла к сведению осуществляющийся процесс внесения поправок в СМВП в соответствии со статьей 13 СМВП. В неофициальном документе № 22 SC.3/WP.3 (2018 года) воспроизведено уведомление депозитария C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/11

13. Рабочая группа одобрила поправки к «Синей книге», представленные правительствами Бельгии и Украины и содержащиеся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/11. Секретариату было поручено подготовить проект добавления 1

<sup>2</sup> 29 июня 2018 года эту министерскую декларацию подписала Швейцария.

к Синей книге с поправками, одобренными в 2017–2018 годах, для принятия SC.3 на ее шестьдесят второй сессии.

### **C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49, пересмотр 2)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/11

14. SC.3/WP.3 в предварительном порядке утвердила проект поправок к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E, содержащийся в пункте 1 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/11.

15. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о том, что консультации между секретариатом и Европейской комиссией по вопросу о том, чтобы подчеркнуть значение резолюции № 49 в контексте регламента № 1315/2013 Европейского союза, продвигаются медленно, и поручила секретариату продолжать усилия в этом направлении.

### **D. Карта Европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30)**

*Документ:* неофициальный документ № 18 SC.3/WP.3 (2018 года)

16. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретариата и дополнительную информацию, представленную компанией «Трансманш консалтантс», о ходе разработки на основе ГИС<sup>3</sup> онлайн-карты европейской сети внутренних водных путей (резолюция № 30) в соответствии с данными, содержащимися в «Синей книге»<sup>4</sup>. В числе существующих проблем было упомянуто об определении требуемого уровня детализации, о наличии двух различающихся наборов параметров водных путей на ряде участков этих путей и об использовании различных подходов к идентификации начального и конечного пунктов на этих участках (посредством географических названий или километровых отметок на реках) и т. д. Государствам-членам было предложено изложить свои замечания на этот счет. Инструментарий ГИС обладает определенными преимуществами по сравнению с традиционной «статистической» картой, однако печатать карту в приложении ГИС довольно сложно с учетом проблем, связанных с компоновкой и удобочитаемостью в зависимости от выбираемого масштаба.

17. Свои замечания представили Беларусь, Бельгия и Германия. Беларусь предложила добавить информацию о шлюзах на водном пути E 40 с учетом изменений, указанных в неофициальном документе № 18 SC.3/WP.3 (2018 года). SC.3/WP.3 обсудила возможности функционального усовершенствования этой карты и вопрос о готовности варианта для печати. Германия отметила, что во время разработки карт ГИС возникли проблемы, связанные с логической структурой данных и картографической визуализацией, и упомянула о проекте РИС КОМЕКС<sup>5</sup>, который позволит создать логический набор данных для структуры сети водных путей.

18. Председатель поблагодарил компанию «Трансманш консалтантс» и секретариат за проделанную работу и выразил надежду на то, что она будет завершена к шестьдесят второй сессии SC 3.

<sup>3</sup> Географическая информационная система.

<sup>4</sup> Доступна в онлайн-режиме по следующему адресу в Интернете: [http://tiny.cc/agn\\_map](http://tiny.cc/agn_map).

<sup>5</sup> МЕО (Механизм Европейского объединения) финансировал проект консорциума заявителей, нацеленный на определение, уточнение, осуществление и устойчивую эксплуатацию РИС в коридорах.

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

### **A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (резолюция № 24, пересмотр 5)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/2017/10, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12

19. Рабочая группа приняла к сведению доклад о работе двадцать седьмого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшегося 13 февраля 2018 года, и в предварительном порядке одобрила проекты поправок к ЕПСВВП, содержащиеся в пунктах 8, 11, 15 и 17 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12. Российская Федерация согласилась с исключением пункта 4 n) статьи 4.07; она отметила, что морские суда передают сигналы при помощи электронного устройства определения местоположения, однако в контексте статьи 4.07 это положение можно опустить.

20. Рабочая группа приняла к сведению информацию об итогах двадцать восьмого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшегося 26 июня 2018 года, а именно: а) о внесении поправок в статьи 3.14 и 7.07; б) о внесении поправок в главу 10 на основе обновленных положений Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП); в) о внесении поправок в статьи 1.07, 4.07, 7.06, 8.02 и приложение 7, а также о введении нового приложения с указанием категорий судов на основе Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР); и d) о согласовании Сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП) с ЕПСВВП. Бельгия дополнила эту информацию некоторыми уточнениями. SC.3/WP.3 поручила секретариату подготовить подробный доклад о работе совещания к шестьдесят второй сессии SC.3.

21. Российская Федерация поблагодарила Бельгию за предложение по поправкам, подготовленное к совещанию Группы экспертов по ЕПСВВП на основе документа ECE/TRANS/SC.3/2017/10. Она сочла, что статья 4.07 ЕПСВВП нуждается в обновлении и представила некоторые поправки к статье 4.07 ЕПСВВП, которые могли бы вытекать из статьи 4.07 ПППР, указав, что:

а) в ЕПСВВП не следует включать ссылку на Правила освидетельствования судов на Рейне и предусматривать (по экономическим соображениям) обязательное оснащение судов устройствами СОЭНКИ для ВС;

б) требование о соответствии сообщения АИС<sup>6</sup> Международному стандарту для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (стандарту СООС) не применяется к морским судам, оснащенным приборами АИС согласно стандартам ИМО, и, следовательно, к этому положению надлежит добавить примечание;

в) в отдельном предложении для указания навигационного статуса по аналогии с приложением 11 к ПППР необходимости нет, так как Регламент радиосвязи МСЭ<sup>7</sup>, о котором говорится в пункте 1 статьи 4.07, уже содержит эту информацию.

22. Бельгия отметила, что речь идет о начале работы над предложением о поправках и данная дискуссия будет продолжена. К делегатам была обращена настоятельная просьба передавать замечания.

23. Австрия изложила следующие замечания:

а) акт освидетельствования, упомянутый в пункте 1 б) ПППР, следует сопровождать ссылкой на соответствующие правила освидетельствования судов, и поэтому ссылку на ПППР следует заменить резолюцией № 61 и, возможно,

<sup>6</sup> Автоматическая идентификационная система.

<sup>7</sup> Международный союз электросвязи.

Европейским стандартом, устанавливающим технические требования к судам внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП) Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (ЕКСВС);

b) приборы СОЭНКИ для ВС, упомянутые в пункте 3 а) статьи 4.07 ПППР, следует использовать в информационном режиме, и поэтому затраты на это оборудование будут сокращены; вместе с тем требование об обязательном оснащении судов приборами СОЭНКИ для ВС невозможно ввести на всех европейских внутренних водных путях, и поэтому данное положение надлежит изменить следующим образом:

«Компетентные органы могут вводить на внутренних водных путях, обозначенных на имеющихся ЭНК<sup>8</sup> для ВС, требование о том, чтобы суда, оснащенные приборами АИС для ВС, за исключением паромов, оснащались также приборами АИС для внутреннего судоходства в информационном режиме».

24. Председатель сделал вывод о том, что Группе экспертов по ЕПСВВП следует продолжить дискуссию, и просил секретариат передать эти предложения к следующему совещанию.

25. В соответствии с рекомендацией Группы экспертов по ЕПСВВП SC.3/WP.3 решила включить в повестку дня шестьдесят второй сессии SC.3 вопрос об «умных» судах.

26. SC.3/WP.3 обратилась к государствам-членам с просьбой представить информацию о положениях их внутреннего законодательства, касающихся запрещения сброса сточных вод с судов на внутренних водных путях, для проведения дальнейшей работы по главе 10.

27. SC.3/WP.3 приняла к сведению, что следующее – двадцать девятое – совещание Группы экспертов по ЕПСВВП состоится 2 октября 2018 года и будет приурочено к шестьдесят второй сессии SC.3.

28. SC.3/WP.3 поручила секретариату подготовить сводный текст поправок, который был в предварительном порядке утвержден на ее пятьдесят второй и пятьдесят третьей сессиях, для принятия окончательного решения в ходе шестьдесят второй сессии SC.3.

29. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию об опубликовании пятого пересмотренного варианта документа «Осуществление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)» (ECE/TRANS/266), который в ближайшее время будет размещен на английском языке на веб-сайте ЕЭК ООН (только в электронном формате).

## **В. Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (резолюция № 22, пересмотр 2)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2017/11/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/2017/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/13, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/14, неофициальный документ № 17 SC.3/WP.3 (2018 года)

30. Рабочая группа приняла к сведению документ, представленный Международной ассоциацией морских средств навигации и маячных служб (МАМС) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/13).

31. Рабочая группа одобрила предложение по главе 8, представленное Международной комиссией по бассейну реки Сава (Савской комиссией) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/14).

<sup>8</sup> Электронные навигационные карты.

32. SC.3/WP.3 одобрила следующие поправки к тексту пятой колонки таблицы 5.1 в главе 5 документа ECE/TRANS/SC.3/2017/11/Rev.1 (неофициальный документ № 17 SC.3/WP.3 (2018 года)).

a) См. сигнал 1.c: *исключить* пункты 2–4 и *изменить* текст пятого пункта следующим образом:

«В тех случаях, когда одного красного огня недостаточно для ясного указания предусмотренного запрещения, рекомендуется использовать два или более красных огней».

b) См. сигналы A.1b и A.1d: *исключить* весь текст.

c) См. сигнал D.1b: в начале *включить* следующую фразу:

«Рекомендуется открытие в обоих направлениях».

d) См. сигнал D.3b: *заменить* «в сторону изофазного огня» на «в направлении от постоянного огня к изофазному огню».

e) См. сигнал E.1b: *заменить* второе и третье предложения *следующим* *текстом*:

«В тех случаях, когда одного зеленого огня недостаточно для ясного указания разрешенного прохода, рекомендуется использовать два зеленых огня».

f) См. сигналы E.1c и E.1d: *исключить* весь текст.

33. SC.3/WP.3 одобрила следующие поправки к главе 9 в документе ECE/TRANS/SC.3/2017/11/Rev.1 (неофициальный документ № 17 SC.3/WP.3 (2018 года)):

a) *исключить* разделы 9.1 и 9.3;

b) *изменить* нумерацию раздела 9.2 на 9.1, *изменить* наименование на: «Приостановка судоходства для всех судов», и *включить* знаки A.1a и A.1d;

c) *включить* новый раздел 9.2 «Запрещение судоходства для моторных судов», содержащий знаки A.12 и A.1g;

d) *включить* новый раздел 9.3 «Запрещение на вход в порт или судоходный водный путь или на выход из него».

34. SC.3/WP.3 завершила разработку проекта СИГВВП и в предварительном порядке одобрила его при условии внесения в него указанных выше изменений и поручила секретариату передать его SC.3 для окончательного принятия.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 и Amend.1-4, ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/16

35. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проект нового раздела 8 В-4 («Требования к оборудованию для обработки хозяйственно-бытовых сточных вод») (документ ECE/TRANS/SC.3/2015/8 с поправками, содержащимися в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5) и проект главы 19В («Объекты для возможного снижения технических требований, применимых к судам на внутренних водных путях зон 3 и 4») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5) и поручила секретариату препроводить их SC.3 для окончательного утверждения.

36. SC.3/WP.3 поручила секретариату завершить разработку проекта новой главы 8С («Специальные положения, применимые к судам, оборудованным



двигательными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °C») и представить его к ее следующей сессии.

37. SC.3/WP.3 напомнила, что предложения по согласованию приложения к резолюции № 61 с ЕС-ТТСВП следует передать на рассмотрение Группе добровольцев по резолюции № 61. Речь идет о следующих документах:

- документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14 (главы 7, 10, 12 и 13);
- документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/15 (предписания для навигационного и информационного оборудования);
- документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16 (предписания для двигателей);
- документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6 (обновление разделов 1-2 и 7-7 и глав 8A, 9 и 10).

38. SC.3/WP.3 поручила секретариату передать проект главы 19 («Особые положения, применяемые к историческим судам») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/15) на рассмотрение Группы добровольцев по резолюции № 61 и связаться с этой Группой, с тем чтобы начать подготовку следующего совещания.

39. Рабочая группа поручила секретариату подготовить сводный текст резолюции № 61.

40. SC.3/WP.3 поблагодарила секретариат за завершение перевода на русский язык издания ЕС-ТТСВП 2015 года. Секретариату было поручено загрузить его на веб-страницу SC.3 и приступить к переводу на русский язык издания ЕС-ТТСВП 2017 года.

41. Рабочая группа приняла к сведению сообщение КЕМТО о специальных требованиях к пассажирским судам, которые совершают однодневные рейсы, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров. Основная обеспокоенность КЕМТО связана с чрезмерно строгими требованиями директивы 2006/87/ЕС в отношении небольших пассажирских судов, совершающих однодневные рейсы. Ведь строительство этих судов в Европейском союзе после 30 декабря 2008 года возможно лишь в случае отступления от установленных правил. После замены директивы 2006/87/ЕС директивой 2016/1629 (ЕС) неотложность данной проблемы не уменьшится, так как в ЕС-ТТСВП, который становится юридически обязательным в силу законодательства Европейского союза, содержатся аналогичные требования к судам данного типа. КЕМТО представила предложение по поправкам к главе 15 директивы 2006/87/ЕС, которые соответствуют главе 15 резолюции № 61, касающейся специальных требований к судам, длина которых не превышает 24 метров и на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/16). Это предложение могло бы служить основой для поправок к резолюции № 61, и, следовательно, КЕМТО желала бы передать его на рассмотрение Группы добровольцев по резолюции № 61.

42. Рабочая группа решила собрать информацию от государств-членов и классификационных обществ по этому вопросу и вернуться к нему на одной из своих сессий.

## **VI. Содействие развитию речных информационных служб, а также других информационно-коммуникационных технологий во внутреннем судоходстве (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (резолюция № 57)**

*Документы:* неофициальные документы № 14 и 15 SC.3/WP.3 (2018 года)

43. Рабочая группа приняла к сведению информацию о происходящем пересмотре руководящих принципов ПМАКС для РИС (издания 2018 года) (неофициальные документы № 14 и 15 SC.3/WP.3 (2018 года)) и представленные председателем Рабочей группы 125 ПМАКС г-ном К. Виллемсом материалы об этой деятельности и о других задачах Рабочей группы 125 ПМАКС. Г-н К. Виллемс изложил справочную информацию и кратко охарактеризовал эволюцию РИС начиная с 1995 года вплоть до нынешнего этапа реализации во всем мире. Он также указал этапы жизненного цикла РИС, которые нашли отражение в ходе разработки руководящих принципов ПМАКС для РИС, а также перспективы на период до 2030 года. Он пояснил, что в 2018 году Рабочая группа 125 ПМАКС будет заниматься подготовкой: а) доклада о ходе разработки и реализации РИС в 2011–2018 годах; б) издания 2 (2018 года) связанных с РИС определений; и с) издания 4 (2018 года) руководящих принципов ПМАКС для РИС. Он отметил предпосылки обновления руководящих принципов ПМАКС для РИС издания 2011 года и сформулировал подробные замечания по всем изменениям, введенным в контексте данного проекта, который будет доработан и опубликован к концу 2018 года.

44. SC.3/WP.3 подчеркнула, что этот пересмотренный документ после завершения его разработки и принятия будет иметь весьма большое значение. Украина поблагодарила Рабочую группу 125 ПМАКС за подготовку прекрасного документа для РИС, который позволяет удовлетворить нынешние потребности сектора, и предложила обратить внимание на следующие аспекты, которые можно было бы отразить в проекте: а) стандарты обучения для операторов РИС и б) динамические характеристики речного рельефа, прогнозирование и моделирование. Российская Федерация отметила положительные результаты, достигнутые Рабочей группой, в частности таблицы 2.1, 3.2 и 3.3 проекта (неофициальный документ № 14 SC.3/WP.3 (2018 года)), и подчеркнула потребность в обновлении резолюции № 57 и резолюции № 73 на основе новых руководящих принципов. К государствам-членам была обращена просьба передать замечания по проекту в секретариат до 30 июля 2018 года.

45. С учетом предложения Российской Федерации SC.3/WP.3 сочла, что для государств-участников целесообразно открыть доступ к документу «Технический доклад о статусе РИС», подготовленному Рабочей группой 125 ПМАКС, наряду с приложениями к нему, и просила ПМАКС рассмотреть такую возможность, когда этот документ будет готов.

46. SC.3/WP.3 отметила, что к пересмотру резолюции № 57 на основе руководящих принципов ПМАКС для РИС можно было бы приступить в 2019 году.

### **B. Применение автоматической идентификационной системы во внутреннем судоходстве**

47. Рабочая группа приняла к сведению материалы Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), представленные бывшим председателем Рабочей группы по РИС ЦКСР г-ном П. Стуурманом и касающиеся оценки ответов на вопросник относительно обязательной установки на судах внутреннего плавания прибора АИС для внутреннего судоходства и системы отображения электронных карт, которые были распространены ЦКСР в 2016 году. Основная цель состояла в оценке

соблюдения обязательства об обеспечении наличия прибора АИС для внутреннего судоходства на борту судов, осуществляющих плавание по Рейну (статья 4.07 ПППР), начиная с 1 декабря 2014 года. Данное обследование охватывало общие аспекты, связанные с установкой и применением прибора АИС для внутреннего судоходства на борту, эксплуатационными и техническими вопросами, применением системы отображения электронных карт, неприкосновенностью частной жизни, контролем соблюдения действующих норм и смежными вопросами. Оценка ответов, поступивших от более чем 1 200 респондентов, позволила сделать выводы и изложить рекомендации относительно безопасности и надежности, а также технических и иных аспектов. Общий вывод состоял в том, что, хотя прибор АИС для внутреннего судоходства используется и его преимущества признаются, крайне важное значение для эксплуатации судов по-прежнему имеет использование на их борту радиолокационного оборудования и ОВЧ<sup>9</sup> аппаратуры. Сформулированные выводы и рекомендации были одобрены на пленарной сессии ЦКСР 5 июня 2018 года, и с ними можно ознакомиться на веб-сайте ЦКСР.

48. SC.3/WP.3 поблагодарила г-на Стуурмана за представленные материалы и отметила важность для всех государств-членов проводимой ЦКСР работы и уроков, извлеченных из этого анализа, при внедрении РИС на их внутренних водных путях.

### **С. Обновление резолюций Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, касающихся речных информационных служб**

49. Рабочая группа приняла к сведению информацию о текущем статусе пересмотренного стандарта СОЭНКИ для внутреннего судоходства, представленную председателем Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС г-ном В. Хауптом (Германия). Он обратил особое внимание на деятельность Группы по согласованию СОЭНКИ для ВС (ГС-СОЭНКИ для ВС) и представил обзор осуществляемого Европейской комиссией процесса стандартизации РИС в контексте стандарта СОЭНКИ для ВС (С-СОЭНКИ для ВС) 2.4 с применением подхода, предусматривающего «более совершенное регулирование»<sup>10</sup>. После проведения консультаций с общественностью по portalу более совершенного регулирования Европейской комиссии С-СОЭНКИ для ВС был принят квалифицированным большинством государств-членов и направлен на перевод на официальные языки Европейского союза. Период имплементации этого стандарта государствами-членами составляет 30 месяцев. Следующая задача ГС-СОЭНКИ для ВС состоит в подготовке предложения по пересмотру резолюции № 48 ЕЭК ООН.

50. Австрия отметила, что Европейская комиссия сейчас приняла текст стандарта СОЭНКИ для ВС и работает над его текстами на других языках. К пересмотру резолюции № 48 можно было бы приступить после получения от Европейской комиссии официального текста на французском языке.

51. Рабочая группа приняла к сведению материалы об обновлении международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (СООС), представленные председателем Группы экспертов по СООС г-ном С. Бобером (Германия). В настоящее время имеются следующие три варианта стандарта СООС: а) регламент № 415/2007 Комиссии (ЕК) от 13 марта 2007 года с поправками на основании имплементационного регламента № 689/2012 Комиссии (ЕС) от 27 июля 2012 года; б) резолюция № 63 ЕЭК ООН; и с) стандарты СООС ЦКСР: издание 1.2 стандарта СООС и издание 2.0 стандарта на условия испытаний АИС для ВС. Он охарактеризовал цели пересмотра стандарта СООС и внесения изменений, в частности обновленные положения о мобильных станциях АИС, станциях АИС класса В и средствах навигационного оборудования (СНО) АИС для ВС, а также обновления добавления С. Он кратко указал последствия пересмотра стандарта и

<sup>9</sup> Очень высокая частота.

<sup>10</sup> С более подробной информацией можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: [https://ec.europa.eu/commission/priorities/democratic-change/better-regulation\\_en](https://ec.europa.eu/commission/priorities/democratic-change/better-regulation_en).

последующие шаги на уровне Европейской комиссии, ЕКВС и ЦКСР. Пересмотренный стандарт СООС должен быть приведен в соответствие с процедурами более совершенного регулирования и после этого будет принят Европейской комиссией, переведен на официальные языки Европейского союза и опубликован осенью 2018 года.

52. SC.3/WP.3 приняла к сведению совместное сообщение председателей Совместной группы по СООС и СОЭНКИ для ВС о текущем проекте внедрения СНО АИС в коридоре Эльба–Везер в рамках проекта РИС КОМЕКС. Основная цель состоит в демонстрации технических возможностей, предоставляемых СНО АИС и СОЭНКИ для ВС, и испытании их в контексте различных эталонных приложений с учетом конкретного местоположения, включая обозначение изменения судоходного канала с переходом от одного берега к другому, опасных зон (паромы, разводные вертикально-подъемные мосты), предупреждение об ограниченном надводном габарите, визуализацию специфических сообщений приложения (ССП) АИС и т. д. Полученные результаты позволят им оценить воздействие СНО АИС на безопасность судоходства и послужат отправной точкой для будущего применения реальных и виртуальных СНО с учетом экономических, технических и эксплуатационных соображений.

53. Рабочая группа заслушала краткую информацию об итогах Недели РИС в Роттердаме (Нидерланды), которая проводилась 11–15 июня 2018 года. Следующая Неделя РИС будет проводиться в 3–7 декабря 2018 года в Вене.

54. SC.3/WP.3 приняла к сведению сообщение Российской Федерации о ходе реализации РИС и об осуществляющемся мониторинге СНО АИС на внутренних водных путях. Основой для реализации стандартов РИС в Российской Федерации служат резолюции ЕЭК ООН. Показатели реализации и развития РИС, главным образом в контексте фарватерной информационной службы (ФИС) и управления движением (УД), в европейском, сибирском и дальневосточном регионах страны различаются. С 2011 года достигнут следующий прогресс:

- общая протяженность внутренних водных путей, обозначенных на ЭНК удвоилась, достигнув 22 000 км в европейской и 39 000 км в азиатской части страны. ЭНК для ВС подготавливаются на основе издания 3.1 стандарта S-57 и национальных предписаний;
- число станций АИС берегового базирования в европейском регионе страны удвоилось, однако в сибирском и дальневосточном регионах береговая сеть АИС все еще отсутствует;
- число референц-станций ДГНСС<sup>11</sup> с эффективным радиусом действия в 250 км возросло, и они охватывают большую часть территории.

Были представлены реализуемые проекты тестирования точности местоположения реальных СНО АИС, установленных на Волго-балтийском водном пути, и виртуальных СНО АИС, установленных на Ладожском озере, а также были изложены предварительные замечания.

55. SC.3/WP.3 приняла к сведению материалы, представленные Украиной, в которых была охарактеризована осуществляемая деятельность, вызовы и перспективы развития РИС на внутренних водных путях страны. Деятельность по реализации РИС на водных путях Украины началась в начале 2000-х годов, и с 2011 года РИС водных путей Украины является структурным подразделением филиала «Дельта-лоцман» государственного предприятия «Администрация морских портов Украины». Было отмечено следующее: а) система станций РИС функционирует на участке Дуная, принадлежащем Украине; б) Днепр полностью охвачен станциями СДС<sup>12</sup>, и на следующем этапе произойдет реализация РИС на участке водного пути Е 40, принадлежащем Украине; в) система базовых станций АИС функционирует на Черном море; и д) суда, перевозящие опасные грузы, а также пассажирские суда должны быть оснащены приемопередатчиками АИС. Суда, оснащенные приемопередатчиками

<sup>11</sup> Дифференциальная глобальная навигационная спутниковая система.

<sup>12</sup> Служба движения судов.

АИС, были испытаны на Дунае, и результаты этих испытаний были представлены. В числе текущих вызовов и задач для РИС водных путей Украины было указано следующее:

- передача данных о динамике русла реки, которые могут повлиять на безопасность судоходства: реализуется экспериментальный проект разработки динамической модели и трехмерной визуализации на ЭНК ВС в информационном режиме;
- потребность в программе профессиональной подготовки для операторов РИС: разработаны стандарты компетентности для операторов РИС, и делегатам была продемонстрирована примерная программа образования и профессиональной подготовки. К SC.3/WP.3 была обращена просьба представить замечания.

56. Что касается стандартов в области образования и профессиональной подготовки судоводителей, которые распространяются также на операторов РИС, то Германия упомянула о работе ЕКСВС и о проекте документа, который будет принят в августе 2018 года. Украине было предложено внести вклад в подготовку этого документа.

57. Рабочая группа приняла к сведению сообщение компании «Нониус инжиниринг лтд.» (Российская Федерация). Было отмечено, что новые средства автоматизации способствовали оптимизации управленческих процессов на внутренних водных путях России. К числу этих средств относятся системы определения местоположения, а также контроля и регулирования для дноуглубительных снарядов, программное обеспечение для получения геодезических данных для наблюдения за работой судовых систем, а также оборудование и программное обеспечение для СНО АИС на реках. Были охарактеризованы эксплуатационные и технические возможности оборудования для наблюдения за работой СНО и дистанционного управления ими, и были продемонстрированы способы их эксплуатации.

58. Германия сообщила участникам о текущей деятельности Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС в контексте нового набора обозначений для визуализации СНО на ЭНК ВС, который основан на стандарте S-100 МГО. Речь идет о новом стандарте СОЭНКИ для ВС и морского судоходства, который будет введен к 2022 году.

59. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о Конференции, посвященной информационным службам Дуная (ДИСК'18), которая будет проводиться 12 и 13 декабря 2018 года в Братиславе и тема которой сформулирована следующим образом: «Инфраструктура, системы и услуги для обеспечения надлежащего состояния судоходства».

## **VII. Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования в области внутреннего судоходства (пункт 6 повестки дня)**

60. Рабочая группа приняла к сведению переданную секретариатом информацию относительно:

а) директивы (ЕС) 2017/2397 Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, отменяющей директивы Совета 91/672/ЕЕС и 96/50/ЕС; и

б) текущей деятельности Европейской комиссии, ЕКСВС и ЦКСР в контексте профессиональной квалификации, в частности о проводимом пересмотре Правил о персонале, задействованном в судоходстве на Рейне (ППР), с целью интеграции стандартов ЕКСВС и обновления этого документа в соответствии с директивой (ЕС) 2017/2397.

61. В связи с техническими положениями, касающимися составов, Украина довела до сведения SC.3/WP.3 мнение Рабочей группы по техническим вопросам ДК о том,

что составы длиной свыше 240 м следует рассматривать в качестве отдельной группы. Возможно, более подробное предложение будет подготовлено Украиной к следующей сессии Рабочей группы.

62. Бельгия предложила Рабочей группе оценить воздействие, которое может оказать директива (ЕС) 2017/2397 в том случае, если государства-члены последуют содержащимся в ней рекомендациям. Болгария отметила, что было бы целесообразно ознакомиться с мнением ДК и Савской комиссии относительно применения этой директивы.

## **VIII. Термины и определения, связанные с внутренним водным транспортом (пункт 7 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/3, ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/4, неофициальные документы № 19 и 20 SC.3/WP.3 (2018 года)

63. Рабочая группа обсудила терминологию, используемую для сопоставительного анализа затрат на строительство инфраструктуры внутреннего водного транспорта (ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/3 и ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/4). Председатель Группы экспертов г-н А. Мацневский (управляющий проекта TEA<sup>13</sup>, Польша) проинформировал участников сессии о деятельности этой Группы по сбору данных для сравнительного анализа затрат на строительство инфраструктуры автомобильных, железнодорожных, внутренних водных перевозок, портов и интермодальных терминалов, а также о последующих шагах. Следующий после подготовки терминологии этап будет посвящен подготовке вопросника для государств-участников.

64. Рабочая группа рассмотрела замечания секретариата и предложения Беларуси и Украины (неофициальные документы № 19 и 20 SC.3/WP.3 (2018 года)), которые также изложили свои замечания в ходе сессии. Было предложено и другим государствам-членам изложить свои замечания, если таковые у них имеются. SC.3 поручила секретариату изменить перечень терминов и определений, основанных на итогах обсуждения, и распространить его в качестве совместного рабочего документа SC. 3 и Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP. 5) к шестьдесят второй сессии SC 3.

## **IX. Прогулочное плавание (пункт 8 повестки дня)**

### **A. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (резолюция № 40, пересмотр 4) и Руководящие принципы для резолюции № 40**

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

65. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что никаких обновленных положений приложения IV к пересмотру 4 резолюции № 40 пока не поступило. SC.3/WP.3 приняла к сведению заявление ЕАЛС о важном значении приложения IV к резолюции № 40 и настоятельно призвала государства-члены, которые все еще применяют резолюцию № 14, к применению только резолюции № 40. К государствам-членам была также обращена настоятельная просьба передать и/или обновить информацию о требованиях в отношении доказательства компетентности участников прогулочного плавания, перемещающихся на судах, следующих под иностранным флагом, и ограничениях в отношении типа и/или размера судов, которыми могут управлять лица, обладающие международным удостоверением на право управления прогулочным судном.

<sup>13</sup> Трансъевропейская автомагистраль.

66. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом об опубликовании на трех языках пересмотренных Руководящих принципов для резолюции № 40, принятых на шестьдесят первой сессии SC.3, которые размещены на веб-сайте ЕЭК ООН и в ближайшее время будут опубликованы в виде брошюры. ЕАЛС приветствовала опубликование пересмотренных Руководящих принципов, подчеркнув их ценность для прогулочного судоходства.

## **В. Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1, неофициальный документ № 21 SC.3/WP.3 (2018 года)

67. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила поправку к карте Европейской сети прогулочного судоходства (ССПС), представленную Бельгией (неофициальный документ № 21 SC.3/WP.3 (2018 года)), и поручила секретариату внести это изменение в обновленную карту.

## **Х. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)**

### **А. Рабочее совещание, проведенное Рабочей группой по статистике транспорта**

68. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретаря Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6). Статистические данные о внутренних водных путях, собранные WP.6, охватывают информацию о судах, объеме перевозок и интенсивности движения, и с ними можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН<sup>14</sup>. На своей шестьдесят девятой сессии, состоявшейся 12 июня 2018 года, WP.6 провела рабочее совещание по вопросу о качественном уровне статистических данных о внутренних водных путях. К числу основных тем, обсуждавшихся на этом рабочем совещании, относятся различные методы сбора статистических данных, деятельность по наблюдению за перевозками по внутренним водным путям в государствах-членах, недавние вызовы и пути усовершенствования статистических данных о внутренних водных путях. С сообщениями выступили представители Канады, Польши, Нидерландов и Российской Федерации, а также ЦКСР, ДК и Евростата. Была отмечена особая ценность использования АИС в целях сбора статистических данных. В числе других основных вопросов было упомянуто о трудностях с идентификацией грузов, учетом иностранных судов на национальных водных путях и усовершенствовании статистики грузовых перевозок. Следующее рабочее совещание, которое состоится в 2019 году, возможно, будет посвящено интермодальным перевозкам и, следовательно, данная дискуссия продолжится. SC.3/WP.3 было предложено рассмотреть вопрос о возможном сотрудничестве SC.3 с WP.6 в области проведения переписи в контексте внутренних водных путей категории Е по аналогии с переписью в рамках автомобильных и железных дорог категории Е, которая позволяет производить сбор информации о перевозках и разрабатывать карты с указанием интенсивности дорожных маршрутов. Последняя могла бы дополняться переписью в контексте внутренних водных путей категории Е, что способствовало бы более эффективной идентификации потенциальных возможностей для перераспределения грузовых перевозок между различными видами транспорта.

69. Бельгия и Германия поддержали эту идею, так как это способствовало бы перераспределению перевозок с других видов внутреннего транспорта и позволило бы получать информацию о грузах, перевозимых по внутренним водным путям. Германия упомянула о том, что в Европейском союзе электронные грузовые документы могли бы служить надежным источником при сборе данных. Украина сослалась на опыт ДК в области сбора данных. Болгария отметила, что в целях обработки данных различным

<sup>14</sup> [www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html](http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html).

странам следует использовать общий формат предоставления информации. SC.3/WP.3 сочла эту тему актуальной для своей деятельности и поручила секретариату подготовить более подробное предложение к шестьдесят второй сессии SC.3 в качестве соответствующего рабочего документа.

## **В. Европейская база данных о корпусах судов**

70. Рабочая группа приняла к сведению продолжающуюся работу Европейской комиссии по проекту подзаконного регламента Комиссии о Европейской базе данных о корпусах судов. SC.3/WP.3 поручила секретариату предложить Европейской комиссии принять участие в шестьдесят второй сессии SC.3 для возможного проведения консультаций.

## **С. Информация о конгрессе ИВР 2018 года**

71. Секретариат сообщил Рабочей группе о конгрессе ИВР 2018 года, который состоялся 17 и 18 мая в Страсбурге (Франция) под эгидой ЦКСР. Этот ежегодный конгресс ИВР был посвящен 150-й годовщине подписания Мангеймского акта. В конгрессе приняли участие более 225 представителей из 14 стран. На нем Франция заявила о начале процедуры ратификации Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС 2012 года). На рабочем совещании были рассмотрены следующие темы: «Автономное плавание» и «Мангеймскому акту 150 лет».

## **Д. Международная конференция экспертов по комбинированным грузовым перевозкам (29 мая 2018 года, Загреб)**

72. Секретариат сообщил SC.3/WP.3 о проведении (29 мая 2018 года в Загребе) Международной конференции экспертов по комбинированным грузовым перевозкам, организованной Министерством морского хозяйства, транспорта и инфраструктуры Хорватии. Европейская комиссия, ЕЭК ООН и Транспортная обсерватория для Юго-Восточной Европы представили обзор нынешней ситуации в области комбинированного грузового транспорта. В качестве одной из основных тем на этой конференции был рассмотрен вопрос об интермодальности Дунайского и Савского речных бассейнов. ДК и Савская комиссия поделились опытом своей работы, а также информацией об основных проблемах и перспективах развития данного вида транспорта.

## **XI. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)**

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

---