



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/60
16 June 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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

Тридцатая сессия
Женева, 6-8 июня 2006 года

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ТРИДЦАТОЙ СЕССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники	1
Утверждение повестки дня	2
Выборы должностных лиц.....	3
Замечания и предложения по дальнейшей работе над поправками к ЕПСВВП	4 - 6
Согласование стандартов, касающихся ходовых огней морских и речных судов	7 и 8

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Введение общих принципов и технических требований, касающихся Панъевропейской речной информационной службы (РИС).....	9 - 17
a) Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях.....	9 - 11
b) Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (ECDIS для внутреннего судоходства)	12 - 15
c) Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве	16 и 17
Дальнейшая работа над проектами поправок к Соглашению СМВП	18 - 21
Прочие вопросы	22 - 25
a) Обновление резолюции № 61.....	22
b) Обновление Рекомендаций о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок (приложение к резолюции № 31).....	23
c) Разработка согласованной процедуры рассмотрения заявок на признание судовых свидетельств и патентов судоводителей.....	24 и 25
d) Сроки проведения следующей сессии	26
Утверждение доклада.....	27

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях провела свою тридцатую сессию 6-8 июня 2006 года. В ее работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Чешской Республики и Швейцарии. На сессии присутствовали также представители следующих межправительственных организаций: Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/59). Было решено также рассмотреть по пункту 7 "Прочие вопросы" следующие три подпункта, предложенные секретариатом:

- a) Обновление резолюции № 61
- b) Обновление Рекомендаций о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок (приложение к резолюции № 31) и
- c) Разработка согласованной процедуры рассмотрения заявок на признание судовых свидетельств и патентов судоводителей

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Председателем сессии был избран г-н Евгений Кормышов (Российская Федерация).

ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЕ НАД ПОПРАВКАМИ К ЕПСВВП

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1 и Add.1; неофициальный документ № 3

4. Напоминалось о том, что на своей двадцать девятой сессии Рабочая группа в предварительном порядке согласовала набор поправок к ЕПСВВП, что отражено в

документе TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1. С учетом замечаний и предложений правительств и речных комиссий, содержащихся в документах ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1 и Add.1, Рабочая группа решила изменить текст проекта поправок, изложенного в документе TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1, следующим образом:

- i) в пункте 16 документа TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1 следует исправить опечатку: вместо ссылки на статью 6.25 указать ссылку на **статью 6.21**;
- ii) определение термина "высокоскоростное судно" в статье 1.01 (с) дополнить сноской 2 следующего содержания: "Компетентные органы могут дать разъяснения в части, касающейся применимости данного термина к судам, плавающим на определенных внутренних водных путях или на отдельных их участках, например когда суда вынуждены ограничивать свою скорость.";
- iii) в пункте 4 статьи 1.09 вместо слов "в возрасте не менее 18 лет" читать "**в возрасте не моложе 21 года**";
- iv) в заголовке статьи 1.10 в тексте на английском языке читать: "**Vessel's papers and other documents**";
- v) подпункт 1 а) статьи 1.10 следует согласовать с соответствующими терминами, которые используются в резолюции № 61, т.е. "**ship's certificate**" в тексте на английском языке; "**certificat de bateau**" - на французском языке и "**судовое свидетельство**" - на русском языке;
- vi) правительствам и речным комиссиям было предложено проинформировать секретариат **до 1 февраля 2007 года** о том, следует ли перечень документов, указанных в статье 1.10, дополнить также документом, подтверждающим национальную принадлежность судна и его регистрацию;
- vii) в сноске к пункту 3 статьи 4.05 в тексте на русском языке термин "указателем скорости циркуляции" заменить термином "**индикатором скорости изменения курса**";
- viii) было решено вернуться к вопросу о возможном изменении формулировки статьи 6.01-бис после обсуждения предложения Дунайской комиссии о регулировании плавания малых судов в отношении коммерческого судоходства, как это предусмотрено в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1/Add.1, с должным учетом формулировки

статьи 6.01 Полицейских правил плавания по Рейну, содержащейся в пункте 9 документа ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1;

ix) в пункте 1 статьи 6.08 и в приложении 7 названия знаков А.4 а) и А.4 б) изменить на **А.4 и А.4.1**;

х) пункт 1 статьи 8.01 изменить следующим образом:

"1. В случае происшествий или аварий, в результате которых может произойти утечка перевозимых опасных веществ, необходимо задействовать сигнальный знак "Держитесь от меня в стороне" на судах, несущих сигнализацию согласно пунктам 1, 2 или 3 статьи 3.14, если экипаж не в состоянии предотвратить опасность, возникшую для человеческой жизни или для судоходства.

Это положение не распространяется на толкаемые баржи и другие несамоходные суда. Тем не менее, если они являются частью состава, сигнальный знак "Держитесь от меня в стороне" должно задействовать судно, на борту которого находится судоводитель состава";

xi) в пункте 5 статьи 8.02 снять квадратные скобки;

xii) в пункте 2 статьи 9.06 исправить опечатку посредством изменения нумерации подпунктов на а), b), с) и d), соответственно.

5. Рабочая группа поручила секретариату подготовить проект резолюции SC.3 по поправкам к ЕПСВВП, изложенным в TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1 и измененным в соответствии с пунктом 4 выше, и представить его для рассмотрения и принятия Рабочей группой SC.3 на ее предстоящей пятидесятой сессии.

6. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный Дунайской комиссией по ее просьбе проект правил о возможном регулировании плавания малых судов в отношении коммерческого судоходства, который содержится в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1/Add.1. В частности, делегаты отметили, что выделение полосы фарватера шириной 30/20 м для одностороннего движения малых судов представляется излишним и что ее ширина может быть ограничена до 10 м. Было сочтено, что в целом правила могут применяться компетентными органами к конкретным водным путям или их участкам, где такие правила считаются приемлемыми. Правительствам и речным комиссиям было предложено изучить проект правил,

содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1/Add.1, с учетом положений резолюции № 41 о малых судах, используемых исключительно для прогулочного судоходства (TRANS/SC.3/148), и передать свои замечания по документу ДК в секретариат **до 1 февраля 2007 года**. Рабочая группа вернется к рассмотрению проекта правил на ее тридцать второй сессии в июне 2007 года с должным учетом замечаний, которые будут получены от правительств.

СОГЛАСОВАНИЕ СТАНДАРТОВ, КАСАЮЩИХСЯ ХОДОВЫХ ОГНЕЙ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ СУДОВ

Документация: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/2 и Add.1; неофициальный документ № 7

7. Эксперты от Германии проинформировали Рабочую группу о принятии международного стандарта EN 14744:2005, касающегося ходовых огней морских судов и судов внутреннего плавания. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована, что ЦКСП решила согласовать свои Полицейские правила с вновь принятым стандартом, как это отражено в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/2/Add.1, и что Совместная рабочая группа ЕК/ЦКСП также рассматривает способы согласования соответствующих положений пересмотренной директивы 82/714/ЕЕС с вышеупомянутым стандартом.

8. Рабочая группа приветствовала усилия, направленные на гармонизацию ходовых огней морских судов и судов внутреннего плавания, что должно быть выгодно как для изготовителей, так и для контролирующих органов. Секретариату было поручено подготовить в сотрудничестве с делегацией Германии и как можно скорее распространить подробные конкретные предложения по возможным поправкам к ЕПСВВП в целях их приведения в соответствие со стандартом EN 14744:2005. Правительствам и речным комиссиям было предложено рассмотреть проект поправок к ЕПСВВП и направить свои замечания по этому проекту в секретариат **до 1 февраля 2007 года**, с тем чтобы Рабочая группа могла принять решение по данному вопросу на своей следующей летней сессии. Секретариат также просили по возможности получить и распространить текст международного стандарта EN 14744:2005 на всех трех языках ЕЭК ООН (английском, русском и французском), с тем чтобы делегаты могли детальнее проанализировать последствия возможного согласования ЕПСВВП для своей промышленности.

ВВЕДЕНИЕ ОБЩИХ ПРИНЦИПОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПАНЬЕВРОПЕЙСКОЙ РЕЧНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ (РИС)

а) Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях

Документация: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/3; неофициальный документ № 1

9. Представитель Нидерландов кратко проинформировал Рабочую группу о ходе работы над Международным стандартом для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (МСООВП). В частности, он указал, что последний вариант этого стандарта, подготовленный Международной группой экспертов и одобренный Комитетом ЦКСР по Полицейским правилам (издание 1.6 от апреля 2006 года), воспроизводится в неофициальном документе № 1, а в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/3 содержится издание 1.4 от сентября 2005 года.

10. Представитель Российской Федерации, высоко оценив проект международного стандарта, тем не менее предложил изменить пункт 2.3.4 следующим образом:

"2.3.4 В качестве основы применительно к АИС для внутреннего судоходства рекомендуется использовать аналоги судовой мобильной станции класса А либо аналоги специализированной судовой станции класса В. Использование станций класса В на базе технологии КСТДМА допускается для прогулочных судов и малых судов, не подпадающих под действие правил, предусмотренных в главе V СОЛАС.

Согласно предписаниям Конвенции СОЛАС ИМО, в отсутствие специализированных устройств класса В аналогом мобильного оборудования класса А для морской АИС считается судовое мобильное оборудование АИС для внутреннего судоходства".

Он обосновал это предложение тем, что, поскольку суда всех типов (класс А, класс В "SO" и класс В "CS") должны видеть друг друга, необходимо учитывать сообщения, которые будут использоваться в технологии АИС класса В "CS"; при этом, безусловно, для повышения безопасности АИС следует устанавливать на всех судах внутреннего плавания. Во-вторых, по его словам, АИС класса В "CS" будет значительно дешевле специализированных мобильных устройств класса А или класса В и будет в большей степени соответствовать судам таких классов. Кроме того, имитационные испытания

технологии АИС класса А и В "CS" + "SO", которые проводились Службой береговой охраны США, показали, что эксплуатационные характеристики АИС класса А не ухудшаются, однако эксплуатационные характеристики АИС класса В "SC" лучше характеристик АИС класса "SO". Морские эксперименты, проведенные в США (L3) и Германии (BSH) в рамках Рабочей группы МЭК ТС-80 WG8A, продемонстрировали надежные результаты. Он предложил разделить все суда внутреннего плавания на несколько групп в соответствии с тоннажем, функциональным назначением или другими критериями. В таком случае каждая страна могла бы предписывать, какой тип судов должен оснащаться соответствующим оборудованием АИС.

11. Рабочая группа приняла к сведению документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/3 и неофициальный документ № 1 и предложила правительствам и речным комиссиям передать свои замечания по проекту стандарта МСООВП в секретариат **до 15 июля 2006 года**, с тем чтобы их можно было представить и рассмотреть на пятидесятой сессии Рабочей группы SC.3 в октябре текущего года вместе с изданием 1.6 этого стандарта, которое будет выпущено секретариатом в сотрудничестве с делегацией Нидерландов на всех трех рабочих языках ЕЭК ООН.

b) Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (ECDIS для внутреннего судоходства)

Документация: TRANS/SC.3/156; неофициальные документы № 5, 8 и 9

12. Один из сотрудников секретариата внес на рассмотрение предложение Группы экспертов по ECDIS для внутреннего судоходства, касающееся издания 2.0 Международного стандарта ECDIS для внутреннего судоходства, которое приводится в неофициальном документе № 8.

13. Как отметил Председатель Группы экспертов г-н Йорг Фогель (Германия), с момента принятия предыдущего издания 1.02 Группа разработала совместно с североамериканским "Сообществом ENC для внутреннего судоходства" в рамках так называемой "Группы по согласованию ENC для внутреннего судоходства" текст для замены существующей части стандарта "Использование предметного каталога ENC для внутреннего судоходства". Сейчас этот документ называется "Руководство по кодированию для ENC для внутреннего судоходства". "Каталог характеристик ENC для внутреннего судоходства", который непосредственно связан с Руководством по кодированию, заменяет существующий "Предметный каталог ECDIS для внутреннего судоходства".

Издание 1.02 базируется на издании 3.0 "Специальной публикации МГО № 57 - S57" ("Стандарт для передачи цифровых гидрографических данных"). В настоящее время МГО применяет издание 3.1 и занимается разработкой нового варианта "Специальной публикации МГО № 100 - S100" и новой "Спецификации продукции для (морских) ENC" под названием "Специальная публикация МГО № 101-S101". Стандарты S100 и S101 будут соответствовать стандартам ИСО для геопространственных данных. Это означает, что в стандарты МГО будут включены новые структуры и термины. Предложение по изданию 2.0 уже соответствует этому новому подходу во избежание несовместимости со стандартами S100 и S101 и для обеспечения полного признания стандартов ENC для внутреннего судоходства со стороны МГО.

МГО заменила приложение А к добавлению А к стандарту S57 "Специальной публикацией МГО № 62 - S62" ("Кодировка производителей ENC"). Предложение по изданию 2.0 учитывает это в новом разделе 2а "Кодировка производителей и водных путей".

Для облегчения будущего использования данного стандарта указанные ниже разделы стандарта будут распространяться только в цифровом формате через Интернет: "Спецификация продукции ENC для внутреннего судоходства", включая "Каталог характеристик ENC для внутреннего судоходства" и "Руководство по кодировке ENC для внутреннего судоходства"; "Кодировку официальных производителей"; "Кодировку (частных) производителей и водных путей"; а также "Библиотеку для представления данных ECDIS для внутреннего судоходства", в том числе "Процедуры для системы условных обозначений", "Просмотровые таблицы" и "Символы".

Результаты европейского проекта НИОКР КОМПРИС уже были включены в предложение по изданию 2.0.

14. Представитель Российской Федерации отметил, что, если судить по проекту издания 2.0 стандарта ECDIS для внутреннего судоходства, усилия Группы по согласованию ENC для внутреннего судоходства (ГСЭВ), направленные на максимально возможное сближение стандартов ECDIS для морского и внутреннего судоходства, оказались весьма плодотворными. Что касается стандартов ENC для внутреннего судоходства, призванных обеспечить максимальное соответствие со стандартом МГО S-57, то стандарт ECDIS для внутреннего судоходства в соответствующих случаях также должен отвечать стандарту МГО S-52, стандарту А. 817 (19) ИМО и стандарту МЭК 1174. В этой связи отмечается, что некоторые требования стандарта ECDIS для внутреннего судоходства чрезмерно противоречат предписаниям стандарта ECDIS для морского судоходства, тогда как эксплуатационные характеристики и технические требования,

предусмотренные стандартом ECDIS для внутреннего и морского судоходства, в принципе имеют универсальный характер; например, требования стандарта S-52 не противоречат предписаниям в отношении безопасности внутреннего судоходства.

Вместе с тем проект издания 2.0 стандарта ECDIS для внутреннего судоходства содержит весьма жесткие и конкретные положения, касающиеся применения ECDIS на внутренних водных путях. Они требуют дополнительного обсуждения и согласования, с тем чтобы обеспечить большую гибкость стандарта ECDIS для внутреннего судоходства и предоставить изготовителям оборудования для ECDIS возможность проявлять большую инициативу. Например, по-прежнему существуют требования в отношении "информационного" и "навигационного" режимов, радиолокационных преимуществ над ENC для внутреннего судоходства, запрещения эксплуатации устройств ECDIS для внутреннего судоходства, ориентированных относительно направления на север, и истинного движения при судоходстве по внутренним водным путям, автоматического отключения IENC в случае несовпадения с радиолокационным изображением и т.д. Эти вопросы необходимо согласовать с соответствующими морскими стандартами. В то же время все вышеперечисленные ограничения функциональных возможностей ECDIS для внутреннего судоходства могут вводиться администрациями бассейнов, в случаях, когда это оправдано посредством местных правил плавания.

В этой связи представитель Российской Федерации предложил, до принятия издания 2.0 стандарта ECDIS для внутреннего судоходства, обратиться к Группе по согласованию ENC для внутреннего судоходства (ГСЭВ) с просьбой рассмотреть вышеупомянутые расхождения между стандартами ECDIS для внутреннего и морского судоходства с участием всех заинтересованных сторон, в том числе изготовителей оборудования ECDIS для морского и внутреннего судоходства.

15. Рабочая группа приняла к сведению проект издания 2.0 Международного стандарта ECDIS для внутреннего судоходства, содержащийся в неофициальном документе № 8, и просила секретариат издать его в качестве официального документа на всех трех рабочих языках ЕЭК ООН для рассмотрения Рабочей группой SC.3. Правительствам и речным комиссиям было предложено изучить неофициальный документ № 8 и передать в секретариат **до 15 июля 2006 года** свои замечания, если таковые появятся, с тем чтобы их можно было довести до сведения SC.3.

с) **Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве**

Документация: TRANS/SC.3/2005/7; TRANS/SC.3/WP.3/2004/21; TRANS/SC.3/WP.3/2004/22; неофициальный документ № 2

16. Отмечалось, что на своей сорок девятой сессии Рабочая группа SC.3 приняла резолюцию № 60 (TRANS/SC.3/2005/7) о международных стандартах, касающихся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, вместе с соответствующими международными стандартами, изложенными в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 и TRANS/SC.3/WP.3/2004/22, которые должны быть включены в приложение к этой резолюции (TRANS/SC.3/168, пункт 47).

17. Рабочая группа заслушала информацию о предложениях соответствующих международных групп экспертов, касающихся продолжающегося согласования этих двух стандартов, и решила, что при подготовке публикации двух вышеупомянутых стандартов секретариату следует принять во внимание обновленные варианты и представить их в качестве проектов документов для окончательного одобрения Рабочей группой SC.3 на ее пятидесятой сессии, прежде чем распространять эти документы в качестве официальных публикаций ЕЭК ООН.

ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА НАД ПРОЕКТАМИ ПОПРАВОК К СОГЛАШЕНИЮ СМВП

Документация: TRANS/SC.3/168/Add.1; неофициальный документ № 6

18. Один из сотрудников секретариата проинформировал Рабочую группу, что предложения по поправкам к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), подготовленные SC.3/WP.3, были единодушно приняты на сорок девятой сессии Рабочей группы SC.3 присутствовавшими и участвовавшими в голосовании представителями Договаривающихся сторон, и, согласно соответствующим положениям Соглашения СМВП, были переданы секретариатом в качестве документа TRANS/SC.3/168/Add.1 Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, являющемуся депозитарием Соглашения СМВП, для издания необходимых уведомлений депозитария. Если от Договаривающихся сторон не поступит никаких возражений, то поправки к приложениям I, II и III к этому Соглашению могут вступить в силу 28 ноября 2006 года, а поправки к самому Соглашению - 28 мая 2007 года.

19. Рабочая группа была также проинформирована, что дополнительный проект поправок к СМВП, в предварительном порядке согласованный Рабочей группой SC.3, был представлен секретариатом в качестве неофициального документа № 6 на всех трех языках. Отмечалось, что, к сожалению, от правительств еще не поступило никаких предложений о возможном содержании приложения IV к Соглашению относительно защиты сети водных путей категории E от внешнего воздействия, о чем просила SC.3. Рабочая группа приняла к сведению неофициальный документ № 6, сочтя, что бóльшая часть содержащихся в нем проектов поправок может быть представлена для рассмотрения и принятия Рабочей группой SC.3 уже на ее предстоящей пятидесятой сессии в октябре 2006 года. Что же касается приложения IV, то правительствам было вновь предложено передать в секретариат свои предложения по его возможному содержанию.

20. Один из сотрудников секретариата отметил, что при изучении этих проектов поправок, содержащихся в неофициальном документе № 6, правительствам следует рассмотреть целесообразность дополнения фразы "ущерб судоходству" в пунктах 1 и 3 словами "а также окружающей среде и жизни человека".

21. Председатель кратко проинформировал Рабочую группу о проводимой в его стране работе в целях защиты транспортной инфраструктуры от умышленного внешнего воздействия. По его мнению, будущее приложение IV не должно налагать на государства - Договаривающиеся стороны жестких требований технического характера, а скорее должно содержать рамочные положения общего характера по аналогии с тем, что было сделано в Международном кодексе по охране судов и портовых средств (Кодексе ОСПС) ИМО. В то же время он предостерег от полного распространения положений ОСПС на внутренние водные пути и порты, особенно если учитывать итоги обсуждения по вопросу о "транспорте и безопасности", состоявшегося на сорок девятой сессии SC.3 (см. документ TRANS/SC.3/168, пункты 6-10).

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Обновление резолюции № 61

Документация: ECE/TRANS/SC.3/172; неофициальный документ № 4

22. Напоминалось, что на своей сорок девятой и специальной сессиях Рабочая группа по внутреннему водному транспорту уже предполагала принять возможные меры в отношении обновления приложения к резолюции № 61 о согласованных на европейском уровне технических предписаниях, применимых к судам внутреннего плавания (ECE/TRANS/SC.3/172). Предполагалось, в частности, привести это приложение в

соответствие с приложением II к директиве ЕК, заменяющей директиву 82/714/ЕЕС (касается главным образом разделов 2-7 "официальный номер" и главы 15 "пассажирские суда"), сформулировать недостающие главы 20 "Особые положения, применяемые к морским судам" и 21 "Особые положения, применяемые к прогулочным судам" и разработать специальные требования, применимые к судам типа "река-море" (см. документы ECE/TRANS/SC.3/171, пункт 6 iv) и xvii); TRANS/SC.3/168, пункт 39; и TRANS/SC.3/168, пункты 30 iii) и 31, соответственно). В этой связи Рабочая группа приняла к сведению документ для обсуждения, представленный делегацией Российской Федерации в качестве неофициального документа № 4 о разработке технических предписаний к судам типа "река-море", и просила секретариат опубликовать его в качестве официального документа ЕЭК ООН для рассмотрения Рабочей группой SC.3. Рабочей группе SC.3 было предложено рассмотреть возможность того, чтобы возложить на Группу добровольцев, работающую над поправками к приложению к пересмотренной резолюции № 17, задачу подготовить и представить SC.3/WP.3 соответствующие предложения и рекомендации, касающиеся обновления приложения к резолюции № 61, как это указано выше.

б) Обновление Рекомендаций о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок (приложение к резолюции № 31)

Документация: TRANS/SC.3/131

23. Напоминалось также, что на сорок девятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту решила включить в свою программу работы вышеупомянутый пункт, касающийся обновления резолюции № 31 (TRANS/SC.3/168, приложение, элемент 02.6.2 d)). Рабочая группа предложила правительствам стран-членов, ЕК и речным комиссиям направить в секретариат до **1 февраля 2007 года** свои замечания и предложения по методу обновления Рекомендаций, содержащихся в документе TRANS/SC.3/131 в качестве резолюции № 31.

с) Разработка согласованной процедуры рассмотрения заявок на признание судебных свидетельств и патентов судоводителей

Документация: TRANS/SC.3/2005/5/Add.1

24. На сорок девятой сессии Рабочая группа SC.3 решила включить вопрос о признании судебных свидетельств и патентов судоводителей по всей Европе в свою программу

работы. В этой связи упоминалось о соответствующей рекомендации Группы добровольцев по препятствиям законодательного характера (TRANS/SC.3/2005/1, пункт 42), а также о документе ЦКСР о процедуре и условиях признания судебных удостоверений третьих стран, который опубликован под условным обозначением TRANS/SC.3/2005/5/Add.1 (TRANS/SC.3/168, пункт 15).

25. Рабочая группа предложила правительствам, ЕК и речным комиссиям направить в секретариат **до 1 ноября 2006 года** свои замечания и предложения, касающиеся возможной согласованной процедуры ЕЭК ООН для рассмотрения вопроса об условиях признания судебных удостоверений и патентов судоводителей, используя в качестве справочных материалов документ TRANS/SC.3/2005/5/Add.1.

d) **Сроки проведения следующей сессии**

26. Тридцать первую и тридцать вторую сессии Рабочей группы планируется провести 13-15 марта 2007 года и 5-7 июня 2007 года, соответственно.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

27. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей тридцатой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.
