


**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**

**Сорок восьмая сессия**  
 Женева, 17–19 февраля 2016 года

**Доклад Рабочей группы по унификации технических  
предписаний и правил безопасности на внутренних  
водных путях**
**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 пятьдесят девятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня).....	8	4
V. Рабочее совещание по безопасности на внутреннем водном транспорте (пункт 4 повестки дня) .....	9–12	4
VI. Последующая деятельность в контексте Белой книги ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе: обсуждение предложения по новой стратегии (пункт 5 повестки дня) .....	13–15	5
VII. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 6 повестки дня) .....	16–28	6
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) .....	16–18	6

GE.16-03500 (R) 050416 060416



\* 1 6 0 3 5 0 0 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



	B. Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»).....	19–23	6
	C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (пересмотренная резолюция № 49).....	24	7
	D. Инструкция по сигнальным знакам, регулирующим судоходство по водным путям (пересмотренная резолюция № 59).....	25–28	8
VIII.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования во внутреннем судоходстве: шестое совещание Международной группы экспертов (пункт 7 повестки дня).....	29–30	8
IX.	Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 8 повестки дня).....	31–39	9
	A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (пересмотренная резолюция № 24).....	31–36	9
	B. Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61).....	37–39	10
X.	Содействие развитию речных информационных служб (РИС), а также другие информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня).....	40–47	10
	A. Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (резолюция № 57).....	41	11
	B. Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) (резолюция № 48).....	42	11
	C. Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюции № 79 и 80).....	43	11
	D. Сотрудничество с Комитетом RAINWAT.....	44	11
	E. Средства навигационной поддержки (СНП) АИС на внутренних водных путях.....	45–47	12
XI.	Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства: Международная конвенция о регистрации судов внутреннего плавания (пункт 10 повестки дня).....	48–49	12
XII.	Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня).....	50–52	12
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня).....	53	13
Приложение			
	Рабочее совещание «Охрана и безопасность во внутреннем судоходстве в Европе».....		14

## 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 сорок восьмую сессию 17–19 февраля 2016 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Бельгии, Болгарии, Германии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии.
3. Были представлены Европейский союз (ЕС) и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). На сессии присутствовали также представители следующих межправительственных организаций: Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (Савской комиссии или СК). По приглашению секретариата присутствовали делегации Ассоциации судовладельцев и предпринимателей морской индустрии Казахстана, Евразийской экономической комиссии, компаний «Флувиус ко. лтд.» и «Плимсол ко. лтд.», Федерации национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА), Сети для обменов в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), Морской академии Харлингена, Российской палаты судоходства и Глобального договора ООН.
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Франческо Дионори. Он приветствовал делегации и обозначил ключевые вопросы для дискуссии в ходе сессии.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/95,  
неофициальный документ № 1 SC.3/WP.3 (2016 год)

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, дополненную неофициальным документом № 1 SC.3/WP.3 (2016 год), с тем чтобы учесть неофициальные документы № 2–18 SC.3/WP.3. Было решено исключить из повестки дня пункт 12 «Прочие вопросы» из-за отсутствия каких-либо прочих вопросов.
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. Г-н И. Игнатов (Болгария) был переизбран Председателем нынешней сессии, а также сорок девятой сессии Рабочей группы.

#### **IV. Итоги пятьдесят девятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/201

8. Председатель проинформировал Рабочую группу об основных решениях, принятых Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) на ее пятьдесят девятой сессии (9–11 ноября 2015 года) по следующим вопросам: а) дискуссия по дальнейшей выработке ее стратегии; б) работа над третьим пересмотренным изданием «Синей книги», которая должна быть завершена в 2016–2017 годах; в) принятие поправок к резолюциям № 49, 57 и 63; д) принятие третьего пересмотренного варианта резолюции № 48; е) начало дискуссии по международной Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания и принятие четырехлетнего плана работы на 2016–2020 годы; прочие вопросы. Далее он отметил, что SC.3 решила посвятить свою шестидесятую сессию основным достижениям SC.3 за 60 лет ее существования.

#### **V. Рабочее совещание по безопасности на внутреннем водном транспорте (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/1,  
неофициальные документы № 2, 12 и 13 SC.3/WP.3 (2016 год)

9. Рабочая группа приняла к сведению сообщения, которые были сделаны делегациями ДК, ЭДИННА, Морской академии Харлингена, ЕС, ФОНАСБА, ОБСЕ и Российской палаты судоходства после того, как секретариат изложил вступительные замечания, касающиеся проблем безопасности и основных мероприятий ЕЭК ООН по безопасности на транспорте, включая как общие вопросы политики, так и конкретные вопросы по транспортным секторам. Рабочая группа была проинформирована о том, что ЕЭК ООН проведет следующий Форум по безопасности на транспорте 17 июня 2016 года. Далее Рабочая группа приняла к сведению информацию о системе управления безопасностью, которая применяется на внутренних водных путях Российской Федерации.

10. Рабочая группа напомнила, что проблема безопасности обсуждалась на сессиях как SC.3, так и SC.3/WP.3, в частности в связи с включением планов по обеспечению безопасности технических средств портов категории E в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) в качестве приложения IV.

11. Далее Рабочая группа провела обмен мнениями о существующих нормативных рамках, подходах и программах для обеспечения безопасности на национальном и международном уровнях, о взаимосвязи между вопросами охраны и о безопасности и новых вызовах.

12. После дискуссии за «круглым столом» Рабочая группа предложила вопросы для дальнейшего рассмотрения (см. приложение).

## **VI. Последующая деятельность в контексте Белой книги ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе: обсуждение предложения по новой стратегии (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/2,  
неофициальные документы № 9 и 17 SC.3/WP.3 (2016 год)

13. Рабочая группа приняла к сведению замечания по дискуссионному документу о дальнейшей разработке новой стратегии SC.3, которые были представлены Германией, Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) и Европейской ассоциацией лодочного спорта (неофициальный документ № 9 SC.3/WP.3 (2016 год)). Делегация Российской Федерации подчеркнула важность продолжения деятельности SC.3 в качестве форума, который сближает страны Восточной и Западной Европы, в частности в контексте гармонизации технических предписаний для судов внутреннего плавания. Бельгия поддержала позицию ЦКСР, в частности в отношении необходимости избегать дублирования усилий Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). ЕАЭС высказался в поддержку продолжения деятельности SC.3 и дальнейшей разработки ее стратегии. Представитель Ассоциации судовладельцев и предпринимателей морской индустрии Казахстана подчеркнул важное значение мероприятий ЕЭК ООН и высказался в поддержку дальнейшей разработки стратегии SC.3. ДК по достоинству оценила дискуссионный документ секретариата и обратила особое внимание на важность деятельности ЕЭК ООН, направленной на решение возникающих в настоящее время проблем, для ДК на общеевропейском уровне и, в частности, для государств-членов, не входящих в ЕС. Председатель отметил, что разделяет мнение ДК.

14. Рабочая группа настоятельно рекомендовала государствам-членам направить их предложения по дальнейшей разработке стратегии и кругу ведения SC.3 до конца марта 2016 года. Секретариату было поручено подготовить на основе полученных замечаний пересмотренный документ для представления на сорок девятой сессии.

15. Рабочая группа рассмотрела предложение о деятельности SC.3, касающееся целей устойчивого развития (неофициальный документ № 17 SC.3/WP.3 (2016 год)), в качестве основы для дальнейшей работы. SC.3/WP.3 просила секретариат включить его в документ о стратегии.

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/120/Rev.3,  
ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12,  
ECE/TRANS/WP.24/137

16. Рабочая группа обратила внимание на сообщение секретариата о решении Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике, принятом на ее пятьдесят восьмой сессии (30 ноября – 1 декабря 2015 года), относительно предложения о согласовании СМВП и Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (ECE/TRANS/SC.3/2015/3–ECE/TRANS/WP.24/2015/12). Административный комитет Протокола к СЛКП решил одобрить обновленные положения Протокола к СЛКП для обеспечения его соответствия СМВП и просил секретариат направить поправки депозитарию в Нью-Йорке (ECE/TRANS/WP.24/137, пункты 38 и 39).

17. Рабочая группа приняла к сведению сообщения г-на К. Вышковски и г-жи А. Левандовска, представляющих Глобальный договор ООН, о произошедших изменениях в административной структуре правительства Польши и о Программе развития внутреннего судоходства на 2015–2020 годы. Рабочая группа была проинформирована о докладах, подготовленных в 2015 году Глобальным договором ООН по водным путям Польши, а именно по внутреннему водному пути «Висла и Балтийское море». Была представлена подробная информация о разработке системы внутренних водных путей Польши, включая, в частности, реку Вислу как часть водного пути E 40, предусмотренного в Программе развития внутреннего судоходства, а также о других мероприятиях и проектах, имеющих отношение к внутренним водным путям. SC.3/WP.3 приветствовала намерение Польши присоединиться к Соглашению СМВП.

18. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об экологическом форуме и заключительной конференции Комиссии по восстановлению водного пути E 40 (15 и 16 декабря 2015 года, Люблин, Польша) и просила секретариат направить Комиссии по восстановлению водного пути E 40 приглашение принять участие в сорок девятой сессии SC.3/WP.3.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/3,  
неофициальные документы № 3 и 4 SC.3/WP.3 (2016 год)

19. Председатель напомнил, что SC.3 на своей пятьдесят девятой сессии просила правительства представить недостающую информацию о прибрежных маршрутах, имеющую отношение к внутреннему судоходству, для включения в Соглашение СМВП и «Синюю книгу» (ECE/TRANS/SC.3/201, пункт 23). Рабочая группа просила государства-члены обновить информацию о прибрежных

маршрутах, содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/3, для включения в третье издание «Синей книги».

20. Рабочая группа была проинформирована ДК о несоответствии параметров пути Е 80, указанных в «Синей книге», с параметрами, принятыми ДК, которое, возможно, объясняется введением двух различающихся значений для параметров некоторых водных путей в «Синей книге», а именно: целевого значения и нынешнего значения. SC.3/WP.3 просила секретариат уточнить этот аспект в сотрудничестве с ДК и при необходимости подготовить соответствующий документ к следующей сессии SC.3/WP.3.

21. Рабочая группа приняла к сведению и одобрила предложение Словакии о внесении поправок в «Синюю книгу» посредством исключения из нее информации об узких местах, образовавшихся из-за недостаточной высоты под мостом в Братиславе (неофициальный документ № 4 SC.3/WP.3 (2016 год)). Секретариату было поручено соответствующим образом внести поправки в проект третьего пересмотра «Синей книги». ДК выразила благодарность Словакии за данное достижение, позволившее улучшить условия плавания на Дунае.

22. Рабочая группа приняла к сведению первый проект третьего пересмотра «Синей книги» (неофициальный документ № 3 SC.3/WP.3 (2016 год)) и решила сохранить нынешний формат. SC.3/WP.3 также одобрила следующую «дорожную карту» для завершения разработки третьего издания «Синей книги»:

- февраль 2016 года: первый проект;
- 12 апреля 2016 года: первоначальное обновление текста государствами-членами;
- 16 июня 2016 года: информация, представленная во втором проекте для обсуждения на сорок девятой сессии SC.3/WP.3;
- конец июля 2016 года: предельный срок для представления окончательных обновлений;
- сентябрь 2016 года: окончательный проект, подлежащий распространению среди правительств для утверждения;
- 2–4 ноября 2016 года: утверждение окончательного проекта SC.3;
- конец 2016 года: подготовка окончательной публикации третьего пересмотренного издания;
- февраль 2017 года: представление публикации Комитету по внутреннему транспорту.

23. Рабочая группа просила государства-члены передать обновленную информацию для «Синей книги» в секретариат до 12 апреля 2016 года в соответствии с утвержденной «дорожной картой».

### **С. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1

24. Председатель напомнил о том, что предыдущие поправки к резолюции № 49 были приняты Рабочей группой по внутреннему водному транспорту на ее пятьдесят девятой сессии, и просил делегации представить дальнейшие

поправки к ней. Рабочая группа поручила секретариату подготовить поправки к резолюции № 49 на основе окончательного текста третьего пересмотра «Синей книги».

#### **D. Инструкция по сигнальным знакам, регулирующим судоходство по водным путям (пересмотренная резолюция № 59)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/4, ECE/TRANS/SC.3/2015/5, ECE/TRANS/SC.3/169/Rev.1

25. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о возможных поправках, которые могли бы быть внесены в резолюцию № 59 на основе пятого пересмотренного издания Европейских правил судоходства по внутренним водным путям и Инструкции по расстановке знаков навигационной путевой обстановки на Дунае. SC.3/WP.3 также приняла к сведению возможные последствия для других резолюций ЕЭК ООН (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/4).

26. Рабочая группа приняла к сведению информацию ДК об основных различиях между резолюцией № 59 и Инструкцией по расстановке знаков навигационной путевой обстановки на Дунае, в частности приложений к ней, которые были пересмотрены на основе обновленной информации. SC.3/WP.3 приступила к обсуждению вопроса о пересмотре резолюции № 59 на основе документа ECE/TRANS/SC.3/2015/5. ДК и СК заявили, что поддерживают работу по пересмотру. Рабочая группа поручила секретариату продолжить данную деятельность в сотрудничестве с ДК и СК.

27. Рабочая группа просила делегации провести на ее следующей сессии углубленную дискуссию по следующему пересмотру приложений к резолюции № 59 с участием экспертов от государств-членов и речных комиссий.

28. Рабочая группа просила группу экспертов-добровольцев по резолюции № 61 изучить возможные последствия для добавления 7 к резолюции № 61 в контексте цвета огней и расчета значений силы света и при необходимости предложить дальнейшие поправки.

### **VIII. Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования во внутреннем судоходстве: шестое совещание Международной группы экспертов (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2010/12 и Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/2014/15, ECE/TRANS/SC.3/2014/16 и Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/2015/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/90 и приложение, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2, неофициальные документы № 14 и 15 SC.3/WP.3 (2015 год)

29. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о прогрессе, достигнутом Международной группой экспертов (МГЭ) на данный момент, и о проектах документов для дальнейшего рассмотрения, а также о недавних мероприятиях, проведенных другими организациями в этой области.



30. Председатель отметил, что пока не имеется информации о пересмотре директивы 96/50/ЕС. Представитель секретариата напомнил, что для рассмотрения МГЭ был подготовлен ряд документов. Поскольку никаких дальнейших предложений от членов МГЭ не поступило, было решено отложить проведение шестого совещания МГЭ до получения новой информации о директиве 96/50/ЕС или какой-либо другой соответствующей информации от государств-членов, речных комиссий или других заинтересованных сторон.

## **IX. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 8 повестки дня)**

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/2015/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5, неофициальный документ № 5 SC.3/WP.3 (2016 год)

31. Рабочая группа обсудила предложение по дальнейшим поправкам к ЕПСВВП, представленное СК (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5). SC.3/WP.3 решила изменить предложенную поправку к пункту 2 статьи 6.35 ЕПСВВП следующим образом: «лыжники и буксируемые объекты с людьми» («skiers and towed objects with persons»). Секретариату было поручено доработать это предложение.

32. В соответствии с просьбой SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/201, пункт 43) Рабочая группа решила определить дату проведения следующего совещания Группы экспертов по ЕПСВВП после поступления большего числа предложений по поправкам к ЕПСВВП.

33. Рабочая группа приняла к сведению информацию об осуществлении ЕПСВВП-5, представленную Хорватией и Словакией, и о завершении работы над текстом ЕПСВВП на хорватском и словацком языках.

34. Рабочая группа просила государства-члены подготовить информацию для документа о статусе ЕПСВВП и вопросника по региональным и национальным особым требованиям, который был одобрен SC.3 на ее пятьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/201, пункт 42; ECE/TRANS/SC.3/2015/7). Далее SC.3/WP.3 решила издать публикацию об осуществлении ЕПСВВП и просила секретариат связаться с государствами-членами и речными комиссиями для сбора необходимой информации по этому вопросу.

35. Рабочая группа приняла к сведению представленную ДК информацию о прогрессе в работе по согласованию Основных положений о плавании по Дунаю с ЕПСВВП-5 и переводу текста ЕПСВВП на немецкий язык, а также представленную СК информацию о завершении работы по переводу текста ЕПСВВП на официальные языки СК. К ДК была обращена просьба передать в секретариат текст поправок к ЕПСВВП-4 на немецком языке после его доработки. Председатель отметил, что было бы желательно разместить на веб-сайте ЭЭК ООН текст ЕПСВВП и на других языках.

36. Рабочая группа приняла к сведению представленный Директоратом по внутренним водным путям Сербии (ПЛОВПУТ) неофициальный документ № 5 SC.3/WP.3 (2016 год), в котором содержится проект обновленного плаката с изображением сигнализации на внутренних водных путях на основе ЕПСВВП-5 на английском и сербском языках, и поблагодарила ПЛОВПУТ за эту инициативу. Рабочая группа просила делегации представить их замечания, если таковые имеются, в отношении плаката на английском языке до 15 марта 2016 года. SC.3/WP.3 поручила секретариат подготовить в сотрудничестве с ПЛОВПУТ плакаты на английском, русском и французском языках к следующей сессии SC.3/WP.3.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.3,  
ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/9,  
неофициальный документ № 14 SC.3/WP.3 (2016 год)

37. Рабочая группа была проинформирована о том, что на веб-сайт ЕЭК ООН занесен распространенный в качестве поправки № 3 – в соответствии с просьбой SC.3, изложенной на ее пятьдесят девятой сессии, – пакет поправок к резолюции № 61, принятый SC.3.

38. Рабочая группа рассмотрела предложение Российской Федерации, представленное в неофициальном документе № 14 SC.3/WP.3 (2016 год), по новому тексту раздела 8B-4, подготовленному Группой экспертов-добровольцев по резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/2015/8), в отношении предельных значений на выходе из бортовой установки для обработки сточных вод, установленной на борту судов внутреннего плавания, и решила направить его Группе экспертов-добровольцев по резолюции № 61 для дальнейшего рассмотрения.

39. ДК проинформировала Рабочую группу о том, что рекомендации ДК приведены в соответствии с резолюцией № 61, за исключением главы 15А, поскольку судов данного типа на Дунае не имеется.

## **Х. Содействие развитию речных информационных служб (РИС), а также другие информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня)**

40. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об итогах проведения «Недели РИС» (24–27 ноября 2015 года, Лилль (Франция)) и об основных решениях, принятых Группой экспертов по СОЭНКИ ВС в отношении дальнейшей работы над стандартом СОЭНКИ для внутреннего судоходства; о завершении Группой экспертов по VTT работы над стандартом VTT варианта 2.0; а также о текущей деятельности Группы экспертов по ERI, включая создание новой рабочей группы по международному обмену данными и предложение по пересмотру регламента Комиссии № 416/2007 (ЕК), подготовленного Группой экспертов по ИС. Далее SC.3/WP.3 была проинформирована о том, что следующая «Неделя РИС» будет проведена 13–17 июня 2016 года в Праге. Председатель проинформировал делегации о внедрении Европейской системы управле-

ния справочными данными. Далее он также отметил, что решения, принятые международными группами экспертов, могут потребовать обновления соответствующих резолюций ЕЭК ООН.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1,  
ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1/Amend.1

41. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что поправка к резолюции № 57, принятая SC.3 на ее пятьдесят девятой сессии, была распространена в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1/Amend.1 и имеется на веб-сайте ЕЭК ООН.

#### **B. Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) (резолюция № 48)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, приложения и добавления

42. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что третье пересмотренное издание резолюции № 48 было распространено в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3 и имеется на веб-сайте ЕЭК ООН. На веб-сайте ЕЭК ООН размещены также обновленные технические добавления к резолюции № 48 на английском языке.

#### **C. Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюции № 79 и 80)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6,  
неофициальные документы № 6, 11, 15 SC.3/WP.3 (2016 год)

43. Рабочая группа одобрила проект предложения по пересмотру резолюции № 80 и поручила секретариату представить его SC.3 для принятия. SC.3/WP.3 приняла к сведению предложение Российской Федерации о внесении поправок в таблицы ИС (неофициальный документ № 6 SC.3/WP.3 (2016 год)) и поручила секретариату передать его председателю Группы экспертов по ИС.

#### **D. Сотрудничество с Комитетом RAINWAT**

44. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о совещании с председателем Комитета RAINWAT, которое состоялось 26 ноября 2015 года.

## **Е. Средства навигационной поддержки (СНП) АИС на внутренних водных путях**

*Документация:* неофициальный документ № 16 SC.3/WP.3 (2016 год)

45. Рабочая группа обсудила предложение Российской Федерации (неофициальный документ № 16 SC.3/WP.3 (2016 год)) и поручила секретариату передать его председателю объединенной группы ГЭ по VTT и ГЭ по СОЭНКИ ВС.

46. Рабочая группа провела обмен мнениями относительно дальнейшего применения виртуальных СНП на внутренних водных путях. СК выразила мнение о том, что виртуальные СНП не могут заменить реальные буи на внутренних водных путях с учетом их важности для судоводителей. Эта точка зрения была поддержана Российской Федерацией и ДК, которая указала на дополнительные проблемы и последствия введения виртуальных СНП на внутренних водных путях, которые ранее уже обсуждались ДК, и подчеркнула, что, следовательно, эту тему надлежит изучить экспертам по правовым вопросам.

47. Рабочая группа одобрила предложение секретариата о проведении рабочего совещания по РИС на своей следующей сессии и поручила секретариату принять необходимые меры. ДК поделилась своим опытом организации ежегодных рабочих совещаний Форума ГИС-Дунай и поддержала это предложение.

## **XI. Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства: Международная конвенция о регистрации судов внутреннего плавания (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/7,  
неофициальные документы № 7, 8, 10, 18 SC.3/WP.3  
(2016 год)

48. Председатель сообщил делегатам об ответах, поступивших на данный момент от Договаривающихся сторон – Беларуси, Люксембурга, Нидерландов и Швейцарии – и речных комиссий – ДК и СК, – на направленное им секретариатом письмо, касающееся возможного изменения статьи 3 Международной конвенции о регистрации судов внутреннего плавания. Рабочая группа приняла к сведению представленную Договаривающимися сторонами информацию о том, что положения этой Конвенции были включены в их национальное законодательство и что они предпочли бы не изменять существующий текст.

49. С учетом того, что секретариат все еще ожидает поступления других ответов, SC.3/WP.3 решила вернуться к рассмотрению этого пункта повестки дня на следующей сессии и принять решение на основе ответов всех Договаривающихся сторон и других заинтересованных субъектов.

## **XII. Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2015/16 и Согг.1,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/8 и Согг.1

50. Рабочая группа приняла к сведению компиляцию данных о национальных правовых актах, регулирующих плавание прогулочных судов по национальным водным путям, и о том, где с этими актами можно ознакомиться. Далее Рабочая

группа утвердила проект базы данных образцов международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС), разработанный секретариатом, и решила дополнить его информацией из документов ECE/TRANS/SC.3/2015/16 и Corr.1. Российская Федерация отметила, что не следует открывать доступ к личным данным, содержащимся в передаваемых образцах МУС, в этой открытой для общего пользования базе данных. SC.3/WP.3 решила, что эта база данных может быть доступной для всех желающих, если в ней не будут храниться личные данные.

51. Рабочая группа настоятельно просила правительства передать в секретариат образцы МУС, выдаваемых национальными органами в соответствии с резолюцией № 40, для внесения в базу данных. Председатель передал в секретариат образец МУС, выдаваемого Болгарией.

52. ДК сообщила Рабочей группе о запланированной ею деятельности, имеющей отношение к прогулочным судам; эта тема не относится к приоритетным вопросам ДК, однако в ответ на просьбы, поступившие от государств – членов ДК в отношении национального законодательства в сфере прогулочного судоходства на Дунае, а также в свете ограничений, введенных в этой сфере некоторыми государствами-членами, ДК собирается подготовить резюме законодательных положений, регулирующих прогулочное судоходство на Дунае. Первый проект этого резюме рассмотрен на сессии Рабочей группы ДК по техническим вопросам в апреле 2016 года. К ДК была обращена просьба проинформировать Рабочую группу о ходе работы по этому вопросу на будущих сессиях.

### **XIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)**

53. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила решения, принятые на ее сорок восьмой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом.

## Приложение

### **Рабочее совещание «Охрана и безопасность во внутреннем судоходстве в Европе»**

#### **Сорок восьмая сессия Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3)**

17 февраля 2016 года, Женева

Документация: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/1,  
неофициальные документы № 2, 12 и 13 SC.3/WP.3 (2016 год)

## **I. Программа рабочего совещания**

### **Вступительные замечания: деятельность ЕЭК ООН по вопросам безопасности на транспорте**

- Г-н Франческо Дионори, руководитель Секции транспортных сетей и логистики Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН
1. Международные организации: нормативные рамки и подходы в области безопасности водного транспорта
    - Г-н Розль Янссенс, Бюро Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ
    - Г-н Патрик Норрой, Генеральный директорат по мобильности и транспорту Европейской комиссии, подразделение А.4 – безопасность на суше и на море
  2. Охрана и безопасность во внутреннем судоходстве в Европе
    - Г-н Хайе Аренд Лендерт Минтьес, Европейская ассоциация образовательных учреждений в области внутреннего водного транспорта – ЭДИННА; г-н Йорн Йозеф Болл, Морская академия Харлингена
    - Г-н Евгений Сипирин, Российская палата судоходства
  3. Охрана и безопасность в Дунайском регионе
    - Г-н Хорст Шиндлер, Дунайская комиссия
    - Г-н Ботонд Дьюла Салма, компании «Флувиус ко. лтд.» и «Плимсол ко. лтд.», а также ФОНАСБА
  4. Дискуссия за «круглым столом» и вопросы для дальнейшего рассмотрения

В дискуссии приняли участие делегации государств-членов и другие заинтересованные стороны. Со всеми выступлениями можно ознакомиться по адресу [www.unecsc.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2016.html](http://www.unecsc.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2016.html) в Интернете.

## **II. Ключевые вопросы для дискуссии и аспекты для дальнейшего рассмотрения**

### **1. Устойчивость ВВТ к преднамеренному внешнему воздействию по сравнению с другими видами транспорта**

Что касается безопасности, то внутренний транспорт порой считают самым слабым звеном глобальной цепочки поставок. Однако в контексте охраны внутреннего водный транспорт (ВВТ) до сих пор считается гораздо более безопасным видом внутреннего транспорта в сравнении с автомобильным и железнодорожным транспортом. На международном уровне для ВВТ до сих пор не определена потенциальная террористическая угроза, но скорее всего, она не является столь высокой, как в случае воздушного и морского транспорта.

При этом для ВВТ безопасность представляет одну из важных проблем, поэтому улучшение в этой области не просто желательно, а необходимо.

### **2. Важнейшие фонды и инфраструктура внутреннего водного транспорта**

К числу подсекторов, к которым проблема безопасности имеет большое отношение в контексте обеспечения безопасности на борту судна и защиты грузов/терминалов, относятся:

- перевозка опасных грузов;
- перевозка таких грузов, которые являются достаточно ценными и/или легко могут быть перепроданы, как потребительские товары, транспортируемые в контейнерах, топливо и т.д.;
- пассажирские перевозки.

В вопросах обеспечения безопасности на ВВТ особое внимание следует обращать на:

- доступность терминалов как с воды, так и с суши;
- конкретные типы судов с учетом вида или характера перевозимых грузов;
- меры, предусмотренные в Международном кодексе по охране судов и портовых средств (Кодексе ОСПС), которые могут быть приняты в секторе ВВТ;
- географический регион, в котором функционируют суда, в частности на структуру сектора, особенности – операторов судов и т.д.;
- трансграничное и интермодальное взаимодействие речных информационных служб и кибербезопасность;
- защиту критически важных или уязвимых объектов прилегающей инфраструктуры.

### **3. Управление безопасностью**

В настоящее время на общеевропейском уровне никаких официальных режимов управления безопасностью конкретно для ВВТ не существует.

Безопасность в секторе внутреннего транспорта, в отличие от других звеньев цепочки поставок, характеризуется высокой степенью фрагментарности в плане количества и особенностей участников, вовлеченных в процесс ее обеспечения (транспортных ведомств, речных комиссий и объединений, тамо-

женных органов, полиции, частного сектора и т.д.). Следует произвести всеобъемлющую, комплексную оценку в этой области с участием самых разных заинтересованных сторон, представляющих государственный и частный секторы, а также соответствующих международных организаций. В этой связи может оказаться актуальным опыт Дунайской комиссии, государств-членов и других международных организаций. Речь идет, в частности, о следующем:

- разработке Дунайской комиссией рекомендаций по вопросам безопасности:
  - оценке потенциальных угроз для безопасности,
  - задачах для судоходных компаний и портов по охране судов и портовых объектов,
  - плане обеспечения безопасности на судах,
  - подготовке указаний для реагирования экипажей на противоправные действия по отношению к ним и дальнейших шагах;
- работе, проделанной Российской Федерацией на основе Кодекса ОСПС, по принятию на национальном уровне мер безопасности на внутреннем водном транспорте как на составной части всей транспортной системы, включая:
  - оценку и классификацию рисков,
  - планы обеспечения безопасности,
  - профессиональную подготовку и аттестацию специализированного персонала,
  - систему проверок и досмотра пассажиров, грузов и багажа,
  - эффективную систему государственного управления в области транспортной безопасности.

Кроме того, существуют внутренние процедуры обеспечения безопасности, используемые судоходными компаниями и/или на терминалах, которые отвечают требованиям безопасности, предъявляемым операторами в таких подверженных повышенному риску сегментах, как резервуарные терминалы и речные круизные линии.

#### **4. Положения по обеспечению безопасности на международном уровне**

Если режимы безопасности в гражданской авиации и на морском транспорте регулируются на международном уровне, то безопасность на внутреннем транспорте в основном относится к сфере национальной стратегии, и, по всей видимости, существует пробел в том, что касается определения того, какие из межправительственных органов должны заниматься вопросами безопасности конкретно на внутреннем транспорте. Вместе с тем можно было бы попытаться определить общую цель на основе общего подхода к оценке рисков для всех видов транспорта (такими сквозными элементами могли бы стать защита важнейших объектов инфраструктуры, перевозка опасных или ценных грузов и пассажирские перевозки).

Инструменты, используемые в секторе морского транспорта, в частности Кодекс ОСПС, не могут быть применены напрямую и в полном объеме к сектору внутреннего водного транспорта, но могут рассматриваться в качестве моде-



ли для разработки отдельных положений для применения на внутренних водных путях.

Отсутствие единого скоординированного подхода в этой области можно объяснить и тем, что никаких согласованных нормативных рамок, правовых инструментов и конвенций, которые охватывали бы аспекты безопасности на внутреннем транспорте во всей их полноте, не существует. Поскольку в международном законодательстве существует пробел в части положений, касающихся обеспечения безопасности на ВВТ, для обеспечения безопасности внутренних перевозок были бы полезны руководящие принципы ЕЭК ООН по принятию превентивных и защитных мер в этой области. При этом следует учитывать также взаимосвязь с другими вопросами (например, переход на цифровые технологии, охрану и перевозку опасных грузов) и необходимо избегать дублирования усилий, причем основной упор следует делать лишь на вопросах безопасности.

Кроме того, конкретные рекомендации по безопасности можно было бы изложить применительно к тем отдельным сегментам ВВТ, в которых они необходимы (например, речь идет о перевозке опасных грузов, ценных и ходовых товаров, а также о пассажирских перевозках). Такие меры могли бы обеспечить высокий уровень безопасности там, где это необходимо, избежав при этом чрезмерной нагрузки на весь этот достаточно сложный и фрагментированный сектор.

Эта тема, безусловно, требует дальнейшего изучения. Необходимо провести углубленный анализ по различным областям на предмет выявления потенциальных рисков для безопасности и способов эффективной (с точки зрения затрат) борьбы с ними; приемлемые решения и достижение реального, осязаемого прогресса возможны лишь в том случае, если будут определены общие проблемы и недостатки и выявлены остающиеся препятствия на этом пути.

К числу примеров существующих на уровне ЕС требований по безопасности на морском транспорте, которые требуют дальнейшего изучения, относятся:

- постановление № 725/2004 (ЕК) от 31 марта 2004 года об укреплении безопасности судов и портовых сооружений и
- директива 2005/65/EU от 26 октября 2005 года об укреплении безопасности портов.

Следует предусмотреть обмен данными и возможное согласование национальных требований в целях налаживания эффективной координации действий между национальными органами и операторами транспортных цепочек. На международном уровне этого необходимо достичь на основе международного соглашения.

## **5. Профессиональная подготовка по проблемам безопасности**

Профессиональная подготовка членов экипажей судов внутреннего плавания по проблемам безопасности служит основополагающим условием для повышения информированности экипажа об этих вопросах и уровня безопасности на ВВТ.

До проведения обязательной подготовки по проблемам безопасности надлежит достичь консенсуса по основным элементам обеспечения безопасности, включая анализ угроз, превентивные и чрезвычайные модели поведения и согласованные определения. После достижения согласия по таким мерам мож-

но было бы реализовать систему профессиональной подготовки кадров и аттестации, которая позволила бы внести такие стандарты подготовки и аттестации, которые действуют в рамках режима ИМО. Такая система профессиональной подготовки и аттестации могла бы (при необходимости) охватываться рядом дополнительных таблиц СПДВС, которые еще предстоит разработать.

## 6. Проблемы охраны на ВВТ

Проблемы охраны на ВВТ можно разделить на два типа:

- охрана судоходства, которая зависит, в частности, от состояния фарватера и технического состояния соответствующих судов и объектов водной инфраструктуры;
- индивидуальная охрана членов экипажа, которая зависит от наличия средств индивидуальной защиты и от поведения самого человека, т.е. от знания техники безопасности.

Результаты анализа, проведенного Морской академией Харлингена, свидетельствуют о том, что:

- отсутствуют надежные статистические данные об авариях и происшествиях на европейском ВВТ;
- подавляющее большинство происшествий на ВВТ привлекают лишь незначительное внимание общественности;
- отсутствует полноценный механизм обеспечения техники безопасности;
- причиной примерно 80% всех происшествий служит человеческий фактор;
- одна из основных проблем заключается в отсутствии общего понимания в этой сфере.

Кроме того, в сообщении ФОНАСБА были затронуты следующие вопросы:

- нехватка квалифицированных судоводителей, которая наблюдается в последние 10 лет и негативно сказывается на обеспечении безопасности в портах в ходе эксплуатации плавучих средств, перевозки грузов и пассажиров;
- плохая инфраструктура фарватера, которая повышает риск аварий, посадки на мель и человеческих жертв.

В целом эти проблемы должны рассматриваться отдельно, так как:

- меры по технике безопасности уже приняты, хотя никаких положений по технике безопасности на международном уровне по-прежнему не существует;
- основное внимание следует уделять скорее проблемам охраны, а не безопасности.

Обмен информацией и оптимальной практикой по обоим направлениям имеет важное значение; представляется возможным проведение дальнейшей последовательной деятельности по обоим вопросам, включая анализ данных о происшествиях на ВВТ.

### **III. Другие мероприятия ЕЭК ООН в контексте безопасности на транспорте**

- «круглый стол» на тему «Безопасность на транспорте в общеевропейском контексте: отдельные проблемы и варианты», февраль 2006 года, Женева;
- рабочее совещание по безопасности на внутреннем транспорте на тему «Путь вперед: предотвращение и противодействие», январь 2009 года, Женева;
- дискуссионной форум по безопасности на внутреннем транспорте, январь 2010 года, Женева;
- дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте, январь 2011 года, Женева;
- дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте (совещание ОБСЕ-ЕЭК ООН в формате «круглого стола»), декабрь 2011 года, Вена;
- дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте, февраль 2013 года, Женева;
- рабочее совещание по железнодорожной безопасности, октябрь 2013 года, Женева;
- рабочее совещание на тему «Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры первостепенной важности», сентябрь 2015 года, Женева.

Следующий форум по безопасности на транспорте состоится в Женеве 17 июня 2016 года.