


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

Шестьдесят третья сессия

Женева, 6–8 ноября 2019 года

**Доклад Рабочей группы по внутреннему водному  
транспорту о работе ее шестьдесят третьей сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	6–7	4
III. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	8–10	5
IV. Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта (пункт 3 повестки дня) .....	11–19	5
A. Пересмотр «Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе» .....	11–18	5
B. Мероприятия высокого уровня, имеющие отношение к внутреннему водному транспорту Европы .....	19	7
V. Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (пункт 4 повестки дня) .....	20–21	7
VI. Рабочее совещание на тему: «Интеграция внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные и логистические цепи» (пункт 5 повестки дня) .....	22–42	7
VII. Европейская сеть внутренних водных путей (пункт 6 повестки дня) .....	43–47	12
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения .....	43–45	12
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга») .....	46–47	12



VIII.	Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 7 повестки дня).....	48–59	13
A.	Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24).....	49–54	13
B.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (второй пересмотренный вариант резолюции № 61).....	55–57	14
C.	Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21).....	58–59	14
IX.	Автоматизация на внутренних водных путях (пункт 8 повестки дня).....	60–68	15
X.	Содействие развитию речных информационных служб, а также другие информационно-коммуникационные технологии во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня).....	69–77	17
A.	Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (третий пересмотренный вариант резолюции № 48).....	69–72	17
B.	Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (резолюция № 80).....	73–74	17
C.	Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам, и сотрудничество с другими международными организациями.....	75–77	18
XI.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня).....	78–80	18
XII.	Управление движением речных судов для однодневных экскурсий и туристских судов в европейских городах (пункт 11 повестки дня).....	81–87	18
XIII.	Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня).....	88–91	20
A.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) и Руководящие принципы для резолюции № 40.....	88–90	20
B.	Национальные правовые акты, регулирующие плавание прогулочных судов.....	91	20
XIV.	Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 13 повестки дня).....	92–94	20
A.	Статус международных конвенций и соглашений по вопросам внутреннего судоходства.....	92–93	20
B.	Применение резолюций ЕЭК ООН, касающихся внутреннего судоходства.....	94	21
XV.	Статистика внутренних водных путей категории E (пункт 14 повестки дня).....	95–96	21
XVI.	Термины и определения, связанные с внутренним водным транспортом (пункт 15 повестки дня).....	97–98	21
XVII.	Программа работы (пункт 16 повестки дня).....	99–100	22
A.	Программа работы и двухгодичная оценка на 2020–2021 годы.....	99	22
B.	Осуществление Стратегии Комитета по внутреннему транспорту.....	100	22
XVIII.	Предварительный перечень совещаний на 2020 год (пункт 17 повестки дня).....	101	22

---

XIX.	Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня).....	102–105	22
A.	Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры: стоимость строительства водных путей и портов .....	102–103	22
B.	Итоги конференции «Умные реки» (Лион, Франция, 30 сентября – 3 октября 2019 года) .....	104	23
C.	Тема для обсуждения на шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы.....	105	23
XX.	Утверждение доклада (пункт 19 повестки дня).....	106	23

## I. Участники

1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (далее – Рабочая группа, или SC.3) провела свою шестьдесят третью сессию 6–8 ноября 2019 года в Женеве.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Украины, Хорватии и Чехии.
3. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии (ДК). Присутствовали делегации Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМО), Европейской ассоциации лодочного спорта (ЕАЛС), Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ) и ЮНКТАД. По приглашению секретариата присутствовали делегации Главной навигационной компании Женевского озера (КЖН СА), «Фри боутинг ассоусиэйшн», Сети для обмена в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), Рабочей группы по нормативному регулированию морских автономных систем (МАСРВГ), Мореходного училища Харлингена, Российского университета транспорта, Союза развития Моравско-Силезского края (Чехия) и Верхнесилезского агентства по предпринимательству и развитию (Польша), а также Главного управления и береговой охраны венецианского порта (Италия).
4. Сессию открыл руководитель Секции транспортных сетей и логистики г-н Ф. Дионори. Он приветствовал участников, подчеркнул важность внутреннего водного транспорта в качестве одного из основных элементов новой стратегии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и его роль в деятельности Отдела устойчивого транспорта по достижению целей в области устойчивого развития и пожелал участникам успешной работы на сессии.
5. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее шестьдесят второй сессии (ECE/TRANS/SC.3/207, пункт 94), функции Председателя шестьдесят третьей сессии Рабочей группы исполнял г-н С. Турф (Бельгия).

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/209,  
неофициальный документ № 1/Rev.1 SC.3 (2019 год)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня (ECE/TRANS/SC.3/209) со следующими поправками:

- a) изменить название пункта 11 повестки дня на «Управление движением речных судов для однодневных экскурсий и туристских судов в европейских городах»;
- b) дополнить пункт 18 повестки дня «Прочие вопросы» следующими подпунктами: а) группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры: стоимость строительства водных путей и портов, б) итоги конференции «Умные реки» (30 сентября – 3 октября 2019 года, Лион, Франция) и с) тема для обсуждения на шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы.

Повестка дня была дополнена неофициальным документом № 1/Rev.1 SC.3 (2019 год) для учета неофициальных документов № 2–10 SC.3 (2019 год).

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. Все тексты выступлений см. по адресу [www.unece.org/trans/main/sc3/sc32019.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32019.html) (вкладка «Presentations»).

### **III. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/288 и Add.1–2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 и Corr. 1–2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72, ECE/ADN/49, ECE/ADN/51, ECE/TRANS/WP.24/145, ECE/TRANS/WP.5/66, ECE/TRANS/WP.6/177

8. SC.3 отметила решения восемьдесят первой сессии КВТ (19–22 февраля 2019 года): принятие стратегии КВТ до 2030 года, резолюцию министров по укреплению сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте и другие решения, имеющие отношение к деятельности SC.3.

9. SC.3 приняла к сведению информацию о деятельности и результатах работы Совместного совещания экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ), которое провело свою тридцать четвертую (21–25 января 2019 года) и тридцать пятую (26–30 августа 2019 года) сессии (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 и Corr.1–2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72), а также о работе Административного комитета ВОПОГ (ECE/ADN/49, ECE/ADN/51).

10. Рабочая группа была проинформирована об: а) итогах шестьдесят второй сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), проводившейся 30 октября – 1 ноября 2019 года, в частности Форума по устойчивой транспортной связности между Европой и Азией, и о решении согласовать тексты Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (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/WP.24/145), б) итогах рабочих совещаний, состоявшихся в ходе тридцать второй сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), которая проводилась 2–4 сентября 2019 года (ECE/TRANS/WP.5/66), и с) актуальных для работы SC.3 итогах семидесятой сессии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), проводившейся 12–14 июня 2019 года (ECE/TRANS/WP.6/177).

### **IV. Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта (пункт 3 повестки дня)**

#### **A. Пересмотр «Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе»**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/189, ECE/TRANS/SC.3/2019/1, ECE/TRANS/SC.3/2019/2, ECE/TRANS/SC.3/2019/3, ECE/TRANS/SC.3/2019/4 и неофициальные документы № 4 и 7 SC.3 (2019 год)

11. Рабочая группа приняла к сведению сообщение консультанта г-на Дж. Болла (Морская академия Харлингена) об основном содержании пересмотренной «Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе», замечания правительств и международных организаций, собранные секретариатом в соответствии с решением Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), принятым на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 78), и последующие изменения.

12. SC.3 обсудила резюме замечаний, переданных Бельгией, Чехией, Российской Федерацией, ДК, Мозельской комиссией и ЕАЛС (неофициальный документ № 7 SC.3

(2019 год)). В обсуждении приняли участие Бельгия, Германия, Российская Федерация, ДК и Морская академия Харлингена. SC.3 согласилась с предложенными поправками, включая в частности дополнительную информацию о «надлежащем состоянии судоходства» (НСС), новые проекты в сфере автоматизации и «умного судоходства» и новую стратегическую рекомендацию № 8 «Охрана, безопасность и кибербезопасность на внутреннем водном транспорте – противодействие внутренним и внешним угрозам отрасли», а также обновленные данные, представленные государствами-членами, и некоторые редакционные изменения.

13. SC.3 в предварительном порядке приняла этот проект с учетом изменений, согласованных на сессии. Секретариату было предложено доработать проект на основе результатов обсуждения и оставшихся замечаний и распространить его среди правительств для окончательного утверждения до 15 ноября 2019 года. Государствам-членам, речным комиссиям и другим заинтересованным сторонам было предложено подтвердить свое одобрение в секретариате до 1 декабря 2019 года.

14. Рабочая группа просила секретариат представить Белую книгу для рассмотрения и одобрения на восемьдесят второй сессии КВТ. От имени SC.3 Председатель выразил секретариату признательность за проделанную работу и поблагодарил правительства, речные комиссии и другие заинтересованные стороны за вклад в подготовку «Белой книги».

15. SC.3 приняла к сведению сообщение секретариата о разработке Европейской комиссией новой стратегии развития внутреннего водного транспорта для Европы на 2021–2027 годы под названием «НАЯДЫ-III», реализация которой начнется после завершения проекта «НАЯДЫ-II» в 2020 году. Приоритетные меры будущего плана действий будут включать более эффективный учет внутренних водных путей в стратегиях развития городской и портовой инфраструктуры, а также в стратегиях развития цифровых технологий, всестороннее использование их потенциала для перевозки товаров и пассажиров и решение проблем, связанных с изменением климата, экологизацией и цифровизацией. Этот документ будет охватывать целый ряд далекоидущих задач на период до 2050 года и определять приоритетные направления деятельности на предстоящее время. С этой целью 9 сентября 2019 года в Брюсселе было проведено специальное рабочее совещание по принципу «мозгового штурма», а Группа экспертов по реализации «НАЯДЫ-II» на четвертом совещании, состоявшемся 17 октября 2019 года в Брюсселе, разработала рекомендации под названием «Повестка дня в области внутреннего водного транспорта для Европы на 2021–2027 годы», подготовленные на основе результатов этого рабочего совещания.

16. SC.3 приняла к сведению сообщение о деятельности и текущих проектах Управления внутреннего судоходства Министерства морского хозяйства, транспорта и инфраструктуры Хорватии. Управление работает над повышением роли внутреннего судоходства в национальных и трансъевропейских транспортных сетях в целях обеспечения его полной интеграции на основных международных маршрутах и в интермодальных логистических цепочках. Для этого проводилась работа по реализации политики и обеспечению соблюдения законов и нормативных актов, созданию прочной правовой базы, разработке стратегических инвестиционных программ и инфраструктурных проектов с акцентом на устойчивое развитие отрасли, укрепление безопасности судоходства и охрану окружающей среды. Основными целями и приоритетами, подкрепляемыми многочисленными программами и проектами, являются: а) реконструкция и модернизация внутреннего флота; б) модернизация внутренних портов; в) снижение среднего возраста персонала в этой отрасли; г) восстановление, регулярное техническое обслуживание внутренних водных путей и улучшение условий судоходства по рекам Дунай, Сава, Драва, Купа и Уна; е) цифровизация транспортной системы и ф) развитие речных информационных служб (РИС). Председатель поблагодарил Хорватию за подробное сообщение и предложил другим странам информировать SC.3 о своей деятельности на будущих сессиях.

17. SC.3 приняла к сведению сообщение Украины о текущей работе и прогрессе в развитии ее внутреннего водного транспорта, которое дополнила Беларусь. 3 и 4 октября 2019 года в Житомире (Украина) прошел Второй форум регионов

Беларуси и Украины, в котором приняли участие президенты обеих стран и министры транспорта, инфраструктуры и связи. В рамках форума состоялось совещание за круглым столом по вопросам улучшения условий судоходства и увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок между Беларусью и Украиной по Днепру и Припяти. Благодаря этому текущая работа по восстановлению водного пути Е 40 получила поддержку на самом высоком уровне и была подкреплена рядом межправительственных решений.

18. Председатель поблагодарил выступавших. Секретариату было предложено проследить за ходом осуществления проектов, представленных Беларусью, Украиной и Хорватией, и при необходимости подготовить поправки к соответствующим документам Европейской экономической комиссии (ЕЭК).

## **В. Мероприятия высокого уровня, имеющие отношение к внутреннему водному транспорту Европы**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/2019/5

19. Рабочая группа приняла к сведению итоги конференций на уровне министров, проведенных государствами – членами ЦКСП и государствами – членами ДК в 2018 году (ECE/TRANS/SC.3/2019/5): а) декларацию министров, принятую на шестом конгрессе Центральной комиссии по судоходству на Рейне (ЦКСП) (Мангейм, Германия, 17 октября 2018 года), и б) коммюнике Конференции министров по случаю семидесятой годовщины подписания Белградской конвенции (Белград, 29 июня 2018 года). SC.3 поблагодарила секретариат за опубликование этих документов и просила разместить их на веб-странице SC.3, в частности раздел о субрегиональных стандартах и соглашениях, с тем чтобы они были доступны для всех государств-членов и других заинтересованных сторон.

## **V. Последующая деятельность по итогам Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет» (пункт 4 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/2019/6

20. После того как на пятьдесят пятой сессии SC.3/WP.3 решила внести изменения в проект рекомендаций по контролю за осуществлением декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 75), SC.3 рассмотрела и приняла эти рекомендации с изменениями, представленными Бельгией в документе ECE/TRANS/SC.3/2019/6, и поблагодарила Бельгию за проделанную работу.

21. SC.3 призвала государства-члены следовать этим рекомендациям и просила секретариат при необходимости дать правительствам разъяснения и включить вопрос об осуществлении этих рекомендаций в повестку дня будущих сессий SC.3. Секретариату было предложено проинформировать восемьдесят вторую сессию КВТ о принятых рекомендациях.

## **VI. Рабочее совещание на тему: «Интеграция внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные и логистические цепи» (пункт 5 повестки дня)**

*Документы:* неофициальные документы № 8 и 10 SC.3 (2019 год)

22. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее шестьдесят второй сессии, во второй половине дня 6 ноября было проведено рабочее совещание на тему: «Интеграция внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные и логистические цепи». Цель этого рабочего совещания заключалась в:

а) привлечении внимания к инициативам и передовой практике в этой области и их обобщении; б) рассмотрении мнений и опыта, накопленного на других видах транспорта; в) выработке точки зрения Рабочей группы относительно потенциала этого сектора, который мог бы способствовать интеграции, и анализе преимуществ и возможных проблем; и д) определении шагов, которые могут быть предприняты на национальном или международном уровнях.

23. Основными докладчиками были: г-н Н. Кридель (ЦКСР), г-жа Л. Родригес Ортега (ЮНКТАД), г-жа А. Кравучка (Верхнесилезское агентство по предпринимательству и развитию), г-н Сантариус (Союз развития Моравско-Силезского края), г-н Е. Евтимов (МКЖТ), г-н М. Апостолов (Отдел торговли ЕЭК) и г-н П. Куренков (Российский университет транспорта). Сообщение от имени г-на Р. Узбакса («Ренус мари тайм сервисиз, ГмбХ») было сделано секретариатом. Все тексты выступлений см. по адресу [www.unece.org/trans/main/sc3/sc32019.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32019.html) (вкладка «Workshop»).

24. Рабочее совещание было открыто секретариатом (г-жа В. Иванова). Она упомянула о связях между этими двумя видами перевозок и подчеркнула важность интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортно-логистические цепочки, о чем говорилось во Вроцлавской декларации министров, Мангеймской декларации, на конференции министров по случаю семидесятой годовщины Белградской конвенции, на Международной конференции экспертов по комбинированным грузовым перевозкам, состоявшейся 29 мая 2018 года в Загребе, и на форумах с участием других международных организаций.

25. Г-н Н. Кридель (ЦКСР) представил основные результаты исследования «Изменение доли внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта в странах Европейского Союза: роль географии, и тематическое исследование по проекту мультимодального порта», проведенного ЦКСР в 2018 году<sup>1</sup>. Докладчик начал с обзора нынешнего состояния внутреннего водного транспорта на Рейне и Дунае в странах с наибольшей долей внутренних водных путей и динамики распределения перевозок между различными видами транспорта в 2008–2017 годах. Динамика распределения грузоперевозок между различными видами транспорта была показана для железной руды, песка, камня и гравия, составляющих наибольшую долю грузов, нефтепродуктов и химических веществ, перевозимых танкерами, а также сельскохозяйственной продукции. Особое внимание было уделено контейнерным перевозкам по Рейну и растущей контейнеризации как условию интеграции внутреннего водного транспорта в логистические цепи. Ключевое значение географического положения и инфраструктуры для процесса интеграции было продемонстрировано с использованием данных о перевозках железнодорожным и внутренним водным транспортом между морскими портами и внутренними регионами Австрии, Чехии, Германии и Швейцарии. Успешный мультимодальный проект портового логистического комплекса был продемонстрирован для порта Льеж (Бельгия), который является третьим по величине внутренним портом в Европейском союзе.

26. Г-жа Л. Родригес Ортега осветила общие тенденции, изменения и перспективы в сфере морских перевозок в 2018–2019 годах на основе обзоров морского транспорта, проведенных ЮНКТАД в 2018 и 2019 годах<sup>2</sup>. Доля товаров, перевозимых морем, в мировой торговле постоянно росла и достигла в 2018 году четырех пятых по объему, однако в 2018 году рост замедлился. Далее она рассказала об основных факторах неопределенности в этой отрасли. Согласно прогнозам, в период до 2024 года рост морской торговли будет продолжаться. Развитие флота характеризуется увеличением грузоподъемности газозовозов. К числу основных тенденций, которые меняют ландшафт морского транспорта, относятся: а) регионализация торговых потоков и производственно-сбытовых цепей, б) умеренный рост торговли, в) расширяющаяся роль Китая в росте мировой морской торговли, д) ускоренная реализация повестки дня

<sup>1</sup> [www.ccr-zkr.org/files/documents/om/Multimodality\\_Report\\_Final\\_en.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/Multimodality_Report_Final_en.pdf).

<sup>2</sup> [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf) и [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf).



в области экологической устойчивости и воздействие изменения климата на транспортные сети и е) повышение роли новых технологий и услуг, автономных судов и электронных документов, а также использование новых технологий для улучшения транспортных показателей; в качестве примера можно отметить базу данных ЮНКТАД по морским портам. В обзоре также освещены тенденции в сфере инвестиций для развития контейнерных терминалов путем внедрения новых технологий, автоматизации и улучшения интермодального потенциала.

27. После выступлений были заслушаны вопросы и состоялось обсуждение по следующим темам: а) способы увеличения доли внутреннего водного транспорта, б) электронные документы, с) пути преодоления проблем на морском и внутреннем водном транспорте, в частности снижение темпов роста и избыточная мощность, и d) перспективы использования более чистых видов топлива и электрических двигателей в целях сокращения выбросов. В нем приняли участие ЦКСР, ЦИТ, ЕСРПТ и ЮНКТАД. По мнению ЦКСР, надлежащее техническое обслуживание и модернизация внутренних водных путей имеют важное значение для стабильности и роста в отрасли. ЮНКТАД подчеркнула, что потребность в увеличении операционных издержек при морских перевозках можно было бы преодолеть за счет консолидации в судоходной отрасли и вертикальной интеграции между операторами судов, портами и судоходными компаниями при поддержке правительств и других механизмов отрасли.

28. Г-жа А. Кравучка начала с общего обзора ЕГТС<sup>3</sup> ТРИТИЯ, цель которой состоит в поддержке экономического развития четырех трансграничных регионов Польши, Словакии и Чехии. Проект «ТРАНС ТРИТИЯ», осуществляемый в рамках программы Европейского союза («ИНТЕРРЕГ – Центральная Европа»<sup>4</sup>), направлен на укрепление сотрудничества между региональными и национальными органами власти и ключевыми заинтересованными сторонами в целях комплексного стратегического планирования грузопотоков в регионе Трития, оптимизации экономической эффективности и охраны окружающей среды. Проект стартовал в 2017 году с участием партнеров из трех стран; лидером выступило Верхнесилезское агентство по предпринимательству и развитию. В 2020 году будут подготовлены региональная стратегия для мультимодальных грузовых перевозок, транспортная модель для Тритии, трансграничные планы действий по мультимодальным грузовым перевозкам для каждой страны и планы действий для перевозок по внутренним водным путям и железнодорожным транспортом, а также для интермодальных логистических центров и терминалов. Г-н П. Сантариус в свою очередь представил План действий для внутренних водных путей Тритии на период до 2030 года<sup>5</sup>, направленный на улучшение состояния внутреннего судоходства по реке Одра (водный путь Е 30) и составленный на основе СМВП. Проектирование интермодальных логистических центров и терминалов основывается на анализе потоков автомобильного, железнодорожного или внутреннего водного транспорта и будет отражено в соответствующих планах действий. Следующими шагами могут стать включение Е 30 в транспортную сеть ТЕС-Т и создание международной организации – Комиссии по реке Одра – для управления судоходством по Одре. В этой связи ЕСРПТ подчеркнул необходимость сотрудничества с другими организациями, занимающимися развитием судоходства по Е 30.

29. В своей презентации г-н Е. Евтимов рассказал о деятельности МКЖТ, касающейся взаимодействия между железнодорожным и внутренним водным транспортом и создания правовой основы для единого договора. После анализа международных конвенций по различным видам транспорта МКЖТ приступил к осуществлению нового проекта по обеспечению юридической совместимости нормативно-правовой базы для внутренних водных путей и железных дорог, в результате чего будет подготовлено руководство по законодательству в области железнодорожного/внутреннего водного транспорта, состоящее из: а) сравнительной матрицы для Конвенции о международных железнодорожных перевозках

<sup>3</sup> Европейская группа по территориальному сотрудничеству.

<sup>4</sup> [www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-TRITIA.html](http://www.interreg-central.eu/Content.Node/TRANS-TRITIA.html).

<sup>5</sup> [www.interreg-central.eu/Content.Node/OT21-Inland-Waterway-Action-Plan.pdf](http://www.interreg-central.eu/Content.Node/OT21-Inland-Waterway-Action-Plan.pdf).

(КОТИФ)/ЦИМ, Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем водном судоходстве (КОВС) 2012 года и Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, б) карты применимого права в Европе и Азии и в) синтеза с общими правовыми принципами, применимыми к грузовым перевозкам в целом и к перевозкам грузов внутренним водным транспортом. Однако эта деятельность требует политической поддержки и тесного сотрудничества с такими международными организациями в области внутреннего водного транспорта, как ЦКСР и ДК. МКЖТ пригласил ЕЭК и речные комиссии к сотрудничеству и предложил организовать рабочее совещание для объединения усилий и достижения конкретных результатов.

30. Выступление г-на М. Апостолова было посвящено работе Отдела торговли ЕЭК и Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), которые специализируются на упрощении процедур торговли путем объединения информационных потоков по конкретным транспортным коридорам и оптимизации основных транспортных документов для перевозок автомобильным, железнодорожным, морским и внутренним водным транспортом путем подготовки стандартизованного набора данных, соответствующего Справочной модели данных СЕФАКТ ООН по мультимодальным перевозкам. В этой связи началась реализация соответствующего проекта на коридоре Украина–Беларусь–Литва (Одесса–Клайпеда). Были проанализированы такие документы, как коносаменты для морских и внутренних водных перевозок, бланки, предусмотренные Конвенцией по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ), eCMR, накладные ЦИМ/СМГС, eTIR и книжки МДП, а также таможенные и коммерческие документы. Результаты этой деятельности должны способствовать беспрепятственному функционированию мультимодальных производственно-сбытовых цепочек и применению подхода «единого окна». Выступающий подчеркнул роль правовых аспектов обмена данными в контексте мультимодальных перевозок и основные принципы обмена информацией, а также упомянул о текущей работе над другими справочными моделями данных и пригласил к сотрудничеству организации, представляющие различные виды транспорта.

31. SC.3 приняла к сведению пресс-релиз о совместном программном документе «Порты в европейской железнодорожной системе», подготовленном Европейской организацией морских портов и Европейской федерацией внутренних портов (неофициальный документ № 8 SC.3 (2019 год)). МКЖТ подчеркнул актуальность этого документа для укрепления связей между портами и железными дорогами в странах Европейского союза.

32. Затем последовали вопросы и обсуждение по проблематике защиты данных базы данных и безопасности обмена информацией при применении механизма «единого окна». В нем приняли участие Германия, МКЖТ и Отдел торговли ЕЭК.

33. Г-н П. Куренков охарактеризовал параметры внутренних водных путей России, Единую глубоководную систему Европейской части Российской Федерации и распределение грузоперевозок по различным видам транспорта. Далее он остановился на потенциале внутренних водных путей в плане разгрузки автомобильных дорог, большом европейском кольце и маршрутах международных грузоперевозок судами типа «река–море». Докладчик отметил, что в стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрено развитие мультимодальных перевозок и создание тримодальных логистических центров, и привел в качестве примера тримодальный логистический комплекс компании «Логопром» в Кстово. Количество тримодальных терминалов планируется увеличить до двух в 2020 году, до шести в 2024 году и до девяти в 2030 году. Далее были описаны модели организации перевозок в интермодальной транспортной системе и проанализированы условия, необходимые для внедрения синхромодальных перевозок в Российской Федерации. В заключение оратор рассказал о международных подходах и опыте развития синхромодальных перевозок и создания тримодальных логистических центров в Европе.

34. В сообщении г-на Р. Уэбакса основное внимание было уделено услугам компании «Ренус логистикс» – перевозкам, складированию, перевалке и логистическим услугам с добавленной стоимостью. Услуги в сфере интермодальной логистики предоставляются компанией «Контарго», которая обеспечивает тримодальные перевозки контейнеров из-за рубежа, и «Ренус интермодал системз», которая занимается контейнерными перевозками на территорию Сообщества Независимых Государств и экспортом контейнерных грузов из Северной Европы по всему миру. Компания «Ренус интермодал системз» располагает собственным контейнерным флотом и связывает Российскую Федерацию с Северной и Южной Америкой через страны Балтии, а также с Дальним Востоком.

35. На основе ответов на вопросник с несколькими вариантами ответов SC.3 заключила, что интеграция внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные и логистические цепи является приоритетной задачей на ближайшие годы по следующим причинам.

- Это будет способствовать повышению роли внутреннего водного транспорта и увеличению его доли в перевозках.
- Это отражает тенденцию в производственно-сбытовой цепочке к большей интеграции и управлению на основе спроса.
- Для поддержания и повышения своей конкурентоспособности внутренний водный транспорт должен следовать тенденциям и изменениям, происходящим на других видах транспорта.

36. SC.3 согласилась с тем, что существующие и происходящие изменения во внутреннем водном транспорте способствуют его интеграции в мультимодальные цепочки; речь идет, в частности, о: а) развитии терминалов, портов и портовой инфраструктуры; б) упрощении трансграничных процедур и внедрении электронных систем движения судов в портах; в) рационализации процедур оформления документов и облегчения перемещения грузов; г) развитии контейнерных перевозок; и е) потенциальных возможностях для расширения связей между морскими портами и внутренними регионами.

37. Были отмечены некоторые преимущества интеграции: а) повышение эффективности всех транспортных цепочек, качество услуг, сокращение сроков доставки; б) повышение гибкости всей цепочки и снижение рисков в случае перебоев в движении; в) улучшение координации и сотрудничества между видами транспорта, а также г) сокращение выбросов, перегруженности автомобильных дорог, шума и других негативных внешних последствий.

38. Основными препятствиями на пути интеграции являются: а) недостаточная взаимосвязь между видами транспорта; б) недостаточная государственная и общественная поддержка; и в) возможные сбои, связанные с низким уровнем воды и забастовками.

39. SC.3 полагает, что интеграция может создать ряд проблем для внутреннего водного транспорта, включая: а) растущую потребность в технических инновациях для обслуживания и развития инфраструктуры; б) необходимость улучшения оперативного взаимодействия с другими видами транспорта в логистических центрах; и в) нехватку ресурсов в плане финансирования и кадров.

40. Участники согласились с тем, что этому процессу могли бы способствовать: а) развитие синхромодальности в речных портах; б) внедрение схем государственной помощи, направленных на перераспределение перевозок в пользу внутреннего водного и железнодорожного транспорта, поддержку внутренних портов и комбинированных перевозок и предоставление комплексных услуг; в) улучшение сообщения между морскими портами, внутренними портами, внутренними узловыми центрами, развитие железнодорожной и автодорожной стыкуемости; г) создание общих платформ для стандартизации обмена данными, а также внедрение автоматизированных логистических процессов для передачи данных, и е) устранение «узких мест» в административных механизмах и законодательстве.

41. Половина респондентов уже участвуют в международных интеграционных проектах, а треть респондентов – в национальных проектах. SC.3 согласилась с тем, что следующими шагами для отрасли могли бы стать: а) применение долгосрочной мультимодальной стратегии и б) более эффективное использование региональной и трансграничной инфраструктуры.

42. ДК проинформировала участников сессии о том, что она работает над стратегией развития интермодальных перевозок в Дунайском регионе. SC.3 предложила ДК информировать ее о достигнутом прогрессе на будущих сессиях.

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

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

*Документы:* ECE/TRANS/120/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/2019/7,  
неофициальный документ № 6 SC.3 (2019 год)

43. Рабочая группа приняла «дорожную карту» для ратификации, принятия, утверждения и присоединения к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (ECE/TRANS/SC.3/2019/7), подготовленную секретариатом в соответствии с решением, принятым SC.3/WP.3 на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 41). Секретариату было предложено выпустить брошюру и разместить ее на веб-сайте SC.3.

44. SC.3 приняла к сведению сообщение секретариата, дополненное Председателем, о принятом 27 июня 2019 года (неофициальный документ № 6 SC.3 (2019 год)) решении Комиссии по осуществлению (ЕС) 2019/1118 о трансграничном проекте Сена–Шельда в рамках коридоров базовой сети Северное море – Средиземноморье и Атлантической базовой сети. SC.3 приветствовала это решение и отметила, что оно внесет значительный вклад в реализацию СМВП. Секретариату было предложено следить за осуществлением этого проекта и поддерживать контакты с участвующими в нем странами в целях своевременного обновления «Синей книги».

45. SC.3 приняла к сведению информацию секретариата о ходе разработки концепции НСС и подгруппе по НСС, которой было поручено подготовить проект рекомендаций: а) по разработке согласованных руководящих принципов/стандартов для НСС, б) в отношении внутренних водных путей для удовлетворения потребностей пользователей в бесперебойном судоходстве в условиях меняющегося климата с учетом различных характеристик водных путей и с) по будущей политике для ТЕС-Т в контексте развития внутренних водных путей.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26

46. Рабочая группа одобрила поправку 2 к третьему пересмотренному изданию «Синей книги», содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26 и предварительно одобренную SC.3/WP.3 на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 42). Беларусь проинформировала участников сессии о начале работы в октябре 2019 года шлюза Рагодоць – шестого шлюза, который был недавно модернизирован на белорусском участке Днепроовско-Бугского канала. Работа проводилась в рамках программы развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь и реализации СМВП. Полностью модернизированный шлюз соответствует требованиям класса Va; два оставшихся шлюза будут модернизированы к 2021 году, соответствующие проектные работы уже начались.

47. SC.3 просила Беларусь и Украину подготовить для «Синей книги» предложение по поправке, касающейся нового водного пути E 40-01.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110

48. Рабочая группа приняла к сведению доклады о работе пятьдесят четвертой и пятьдесят пятой сессий SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110) и одобрила их.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 и Amend.1–2, ECE/TRANS/SC.3/2019/8, ECE/TRANS/SC.3/2019/9 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15

49. На специальной сессии 7 и 8 февраля 2019 года Рабочая группа утвердила проект поправок к ЕПСВВП, представленный Группой экспертов по ЕПСВВП на ее двадцать девятом совещании 2 октября 2018 года и в предварительном порядке одобренный SC.3/WP.3 на ее пятьдесят четвертой и пятьдесят пятой сессиях (ECE/TRANS/SC.3/2019/8, приложение I). Секретариату было предложено издать их в качестве поправки 3 к ЕПСВВП 5. SC.3 приняла к сведению доклад о работе тридцатого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшегося 18 июня 2019 года (ECE/TRANS/SC.3/2019/8, приложение II).

50. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об итогах тридцать первого совещания Группы экспертов по ЕПСВВП, которое состоялось 5 ноября 2019 года параллельно с ее шестьдесят третьей сессией. SC.3 приняла к сведению подробную информацию Российской Федерации об обсуждении и решениях, принятых Группой экспертов по ЕПСВВП, и просила Группу продолжить работу над вопросами, которые остаются открытыми, на следующем совещании. SC.3 согласилась с предложением Российской Федерации переименовать статью 4.07 ЕПСВВП следующим образом «Автоматическая идентификационная система во внутреннем судоходстве (АИС) и Система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)». Германия подчеркнула важность согласования ЕПСВВП с другими европейскими правилами и их обновления с учетом последних технологических достижений. Председатель предложил Германии принять участие в работе по обновлению ЕПСВВП. SC.3 отметила, что в соответствии с просьбой Рабочей группы по ЕПСВВП секретариат объединил одобренные поправки к ЕПСВВП. К секретариату была обращена просьба включить последние поправки и загрузить их на веб-сайт SC.3.

51. SC.3 просила секретариат опубликовать полный доклад о работе совещания в качестве рабочего документа пятьдесят шестой сессии SC.3/WP.3. Рабочая группа отметила, что следующее (тридцать второе) совещание Группы планируется провести во второй половине дня 11 февраля 2020 года параллельно с пятьдесят шестой сессией SC.3/WP.3.

52. SC.3 поддержала решение Группы экспертов по ЕПСВВП собрать информацию об использовании трехтонального звукового сигнала судами, плавающими по радиолокатору в условиях ограниченной видимости, и о соответствующих положениях в правилах судоходства государств-членов. Делегациям было предложено связаться с правительствами своих стран для предоставления этой информации секретариату.

53. SC.3 поддержала решение Группы экспертов по ЕПСВВП о сопоставлении ЕПСВВП 5 с Основными положениями о плавании по Дунаю (ОПВД) и Правилами

судоходства в бассейне реки Сава в связи с шестым пересмотром ЕПСВВП и просила секретариат приступить к этой работе в сотрудничестве с ДК и СК.

54. Рабочая группа была проинформирована о подготовительной работе по шестому пересмотру ЕПСВВП. SC.3 решила завершить эту работу в 2020–2021 годах с целью принятия шестого пересмотренного варианта ЕПСВВП и его опубликования в 2021 году на трех языках в бумажном и электронном формате.

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2019/10,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18

55. Рабочая группа приняла следующие поправки к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61, которые в предварительном порядке были одобрены SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, пункт 64, и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 57 и 58): а) глава 8С («Специальные положения, применимые к судам, оборудованным движительными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С»), б) глава 10А («Аппарель и аппаратные устройства»), с) изменения к добавлению 1 и к подпункту d) добавления 10 («Дополнительные положения, применимые к судам, работающим на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С»), в качестве ее резолюции № 93 (ECE/TRANS/SC.3/2019/10).

56. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на К. Телески (КЕМТО) о текущей работе по внесению поправок в Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с конкретными требованиями к судам длиной не более 24 метров, совершающим однодневные пассажирские рейсы, на которых разрешается перевозить не более 150 пассажиров. Предложение КЕМТО было рассмотрено на заседании рабочей группы КЕСНИ в 2019 году, и было принято решение продолжить эту работу с целью разработки более общих правил для всех типов малых судов, особенно для тех, которые могут не полностью соответствовать европейским правилам. Обсуждение будет продолжено на следующем заседании рабочей группы КЕСНИ в апреле 2020 года. В соответствии с просьбой КЕМТО SC.3 просила секретариат продолжить сбор информации от государств-членов о положениях, касающихся малых судов, в их национальных правилах и решила сохранить этот пункт в повестке дня будущих сессий SC.3 и SC.3/WP.3. КЕМТО было предложено представить изменения к проекту, содержащемуся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18, если таковые имеются, для дальнейшего рассмотрения SC.3/WP.3.

57. SC.3 приняла к сведению информацию секретариата о подготовке перевода ЕС-ТТСВП издания 2019 года на русский язык, работа над которым будет завершена к пятьдесят седьмой сессии SC.3/WP.3.

## **С. Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/179, TRANS/SC.3/150 и Add.1–3,  
ECE/TRANS/SC.3/2019/11 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/19

58. Рабочая группа приняла измененное приложение к резолюции № 21, которое в предварительном порядке было одобрено SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 64), на основе резолюции № 94, содержащейся в документе ECE/TRANS/SC.3/2019/11.

59. SC.3 просила секретариат продолжить обновление перечня приемных сооружений для сбора отходов с судов на европейских внутренних водных путях

(TRANS/SC.3/150 и Add.1–3) на основе предложения Румынии, которое было в предварительном порядке одобрено SC.3/WP.3 на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 65). Ожидается, что пересмотренный перечень будет утвержден в 2020 году.

## **IX. Автоматизация на внутренних водных путях (пункт 8 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2019/12, ECE/TRANS/SC.3/2019/13,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20

60. В первой половине дня 7 ноября 2019 года состоялось заседание дискуссионной группы по вопросам автоматизации на внутренних водных путях. Функции координатора исполнял Председатель МАСРВГ г-н Фэншоу (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии).

61. Председатель выступил с сообщением о задачах и деятельности Рабочей группы 210 «Умное судоходство на внутренних водных путях» Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС). Рабочая группа 210 была учреждена в январе 2019 года, и в ее состав входят участники из стран Европы, Северной Америки и Азии. Ее деятельность будет сосредоточена на проблематике «умного» судоходства на внутренних водных путях, а также изменениях, затрагивающих поставщиков объектов инфраструктуры и управляющих движением по внутренним водным путям и направленных на стимулирование и максимально широкое внедрение «умного» судоходства. Главным итогом ее работы станет заключительный доклад для администраций водных путей в качестве конечных пользователей, а также электронная библиотека.

62. SC.3 обсудила термины и определения в области автоматизации на внутренних водных путях и «умного» судоходства, содержащиеся в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/13 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20. Германия предложила включить в число терминов, касающихся «умных» перевозок, термин «связь между судами» в целях предотвращения столкновений. По мнению ЕСРПТ, было бы желательно распространить это определение на морские суда, с тем чтобы сделать его применимым и для морского судоходства. Координатор сообщил участникам сессии о текущей работе ИМО и Международной организации по стандартизации (ИСО) над терминами для автономных судов и рекомендовал рассмотреть определения в стандарте ISO 23860 и другие определения ИСО для беспилотных судов и центров дистанционного управления. Российская Федерация поддержала работу над терминами и предложила добавить положения об испытательном полигоне для «умного» судоходства, с тем чтобы облегчить работу надзорных и сертификационных органов. Бельгия и Германия напомнили SC.3 о текущей работе и обсуждениях за круглым столом, проведенных ЦКСР по обновлению и расширению определений уровней автоматизации. Секретариат подчеркнул, что термины следует «синхронизировать» с другими видами транспорта. Продолжилось обсуждение вопроса о физическом присутствии судоводителя на автоматизированном судне и возможных путях совершенствования определений. Замечания были представлены Бельгией, Германией, Российской Федерацией и ДК. Подытожив обсуждение, координатор предложил в качестве возможного решения провести различие между дистанционным управлением, дистанционным мониторингом и дистанционным наблюдением. Секретариату было поручено подготовить рабочий документ по обзору существующих терминов и определений для рассмотрения SC.3/WP.3.

63. SC.3 обсудила приоритеты работы по созданию нормативной и законодательной базы для автоматизированного судоходства и «умных перевозок». В дискуссии приняли участие Бельгия, Германия, Российская Федерация, ДК и координатор. Были названы следующие основные моменты: а) технология развивается опережающими темпами; активно проводятся испытания беспилотных судов; б) одним из ключевых критериев является ответственность операторов судов; в) правила должны следовать техническому прогрессу и также имеют большое

значение и d) в силу специфики внутренних водных путей для перехода к коммерческой эксплуатации полностью беспилотных судов требуется больше времени, чем для автоматизированных судов. Координатор подвел итоги обсуждения, отметив, что технологическая и нормативная база тесно взаимосвязаны, и поэтому работу по обоим направлениям необходимо координировать и синхронизировать на основе тесного сотрудничества, получения информации от всех соответствующих сторон и обеспечения их осведомленности. ЕАЛС сообщила участникам сессии о заявлении с изложением позиции в отношении автономного судоходства применительно к прогулочным судам, которое было согласовано Генеральной ассамблеей ЕАЛС.

64. Рабочая группа рассмотрела и приняла резолюцию «Укрепление международного сотрудничества в поддержку развития "умного судоходства" на внутренних водных путях» (ECE/TRANS/SC.3/2019/12, приложение I) в качестве своей резолюции № 95 с учетом согласованных в ходе сессии изменений, предложенных Бельгией, Российской Федерацией, ДК и координатором. SC.3 далее обсудила проект «дорожной карты» для международного сотрудничества, направленной на поддержку и развитие «умного судоходства» на внутренних водных путях (ECE/TRANS/SC.3/2019/12, приложение II); по предложению Российской Федерации SC.3 решила изменить название действия 4 на «Цифровизация» и одобрила «дорожную карту». Секретариату было поручено подготовить краткий документ о текущей деятельности SC.3 в области автоматизации на внутренних водных путях для восьмидесяти второй сессии КВТ.

65. Рабочая группа рассмотрела подготовленное Бельгией предложение о согласовании правовых рамок и стратегических областей для стимулирования инноваций во внутреннем судоходстве (ECE/TRANS/SC.3/2019/13). Бельгия представила разъяснения и предложила всем делегациям принять участие в этой работе. Координатор сослался на подробные и обстоятельные информационные материалы, подготовленные Бельгией, и поддержал этот документ. Российская Федерация просила секретариат распространить это предложение среди правительств на всех рабочих языках, с тем чтобы у них было дополнительное время для рассмотрения. SC.3 поддержала это предложение и призвала государства-члены поддержать и продолжить такую работу и представить свои предложения в дополнение к этому документу.

66. SC.3 приняла к сведению информацию секретариата об итогах рабочего совещания по кибербезопасности во внутреннем судоходстве, которое проводилось в Бонне (Германия) 5 сентября 2019 года под эгидой ЦКСР и в партнерстве с Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры Германии и ПМАКС. Его цель заключалась в том, чтобы повысить осведомленность о кибербезопасности, обсудить и разработать концепции киберустойчивости для обеспечения бесперебойного обслуживания во внутреннем судоходстве и найти общее понимание того, как свести к минимуму риски, влияющие на надежность цифровой среды для внутреннего судоходства. В ключевых докладах была продемонстрирована необходимость решения сложных проблем кибербезопасности в качестве залога успешного перехода на цифровые технологии. ЕСРПТ поручил секретариату обсудить с ЦКСР возможность предоставления докладов государствам-членам.

67. SC.3 решила включить вопрос об «умных перевозках» в повестку дня пятьдесят седьмой сессии SC.3/WP.3. Кроме того, SC.3 подтвердила решение SC.3/WP.3 продолжить обмен информацией по этому вопросу с помощью вопросника и поручила секретариату собрать информацию для пятьдесят седьмой сессии SC.3/WP.3.

68. Председатель поблагодарил координатора за успешное проведение обсуждения и предложил ему принять участие в будущих сессиях.



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

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

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/2019/14 и неофициальные документы № 2 SC.3 (2019 год) и №15 SC.3/WP.3 (2019 год)

69. Председатель Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения г-н В. Хаупт (Германия) напомнил о работе над версией 2.4 стандарта СОЭНКИ ВС с 2011 года, о принятии на пятьдесят девятой сессии SC.3 резолюции № 84 и о дальнейших поправках к ней. Он проинформировал участников сессии о том, что Группа экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения рассмотрела предложения Российской Федерации, содержащиеся в неофициальном документе № 15 SC.3/WP.3 (2019 год). Группа приняла предложения по разделу 4 и согласилась с тем, что рис. 1–4 в разделе 4В следует дополнить АИС, но решила отложить этот вопрос до следующего совещания. Российская Федерация представила обновленное предложение по разделу 4В и предложила Группе экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения продолжить работу по обновлению рисунков.

70. Рабочая группа приняла пересмотренное приложение к резолюции № 48, содержащее рекомендацию, касающуюся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства, которое в предварительном порядке было одобрено SC.3/WP.3 на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 79), в качестве своей резолюции № 96.

71. SC.3 поблагодарила г-на Хаупта за прекрасно выполненную работу.

72. SC.3 приняла к сведению сообщение Председателя Группы экспертов по СОЭНКИ для ВС международного значения о работе Группы по согласованию СОЭНКИ для ВС над международным стандартом СОЭНКИ для ВС международного значения, цели дальнейшей разработки стандарта, его применения на глобальном, европейском и национальном уровнях и участии в этой работе международных организаций. Он проинформировал участников сессии о том, что Группа по согласованию СОЭНКИ для ВС решила приступить к работе над следующей версией стандарта, и эта работа будет также организована в рамках Рабочей группы КЕСНИ по информационным технологиям в соответствии с программой работы на 2019–2021 годы. Цель состоит в регулярном обновлении стандарта. Докладчик ответил на вопрос ЕСППТ, представив информацию о применимости стандарта к каботажным перевозкам.

### **В. Международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (резолюция № 80)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/2019/16, ECE/TRANS/SC.3/2019/17, неофициальный документ № 3 SC.3 (2019 год)

73. Рабочая группа рассмотрела пересмотренное приложение к резолюции № 80, содержащее международный стандарт для извещений судоводителям во внутреннем судоходстве, которое в предварительном порядке было одобрено SC.3/WP.3 на ее пятьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 81 и 82). По предложению Российской Федерации SC.3 приняла его в качестве своей резолюции № 97.

74. SC.3 поблагодарила Председателя Международной группы экспертов по ИС г-на К. Плазила (Австрия) за отличную работу.

### **С. Прочие резолюции Европейской экономической комиссии, имеющие отношение к речным информационным службам, и сотрудничество с другими международными организациями**

75. Рабочая группа приняла к сведению информацию Российской Федерации о докладах, утвержденных ПМАКС, и просила секретариат приступить к пересмотру резолюции № 57. Секретариат проинформировал SC.3 о решении ПМАКС предоставить свои доклады в распоряжение государств – членов ЕЭК и о предложении развивать сотрудничество с ЕЭК. Правительства могут связаться с секретариатом для получения экземпляров докладов ПМАКС. ЕСРПТ приветствовал решение ПМАКС.

76. SC.3 приняла к сведению информацию о: а) исследовании в поддержку оценки Европейской Комиссией Директивы по РИС, б) проведении следующей недели РИС 25–29 ноября 2019 года в Льеже (Бельгия) и с) Конференции информационных служб Дуная (ДИСК'19) по теме «Инновационные решения для обеспечения надлежащего навигационного статуса – INNOways4WW», которая состоится 17–18 декабря 2019 года в Тимишоаре (Румыния), и призвала все заинтересованные стороны принять участие в этих мероприятиях.

77. Рабочая группа приняла к сведению сообщение Украины о разработке РИС для украинских водных путей, а также о сотрудничестве в рамках проекта, осуществляемого совместно с Европейской комиссией, по оказанию технической помощи для развития перевозок по Днепру в целях поддержки реформ во внутреннем водном транспорте. Эта деятельность привела к сближению европейского и украинского законодательства. В июле 2019 года эксперты от Европейского союза посетили главный центр РИС в Одессе и обсудили дальнейшие действия по развитию РИС Днепра и Дуная.

## **XI. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 10 повестки дня)**

78. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о принятии 2 августа 2019 года делегированного закона, дополняющего Директиву (ЕС) 2017/2397 Европейского парламента и Совета о стандартах компетенций и соответствующих знаний и навыков, а также о состоянии дел с другими делегированными и имплементационными актами в соответствии с этой директивой.

79. SC.3 просила секретариат приступить к пересмотру резолюции № 31. SC.3 просила государства-члены, которые не являются странами Европейского союза, информировать секретариат о своих двусторонних и/или многосторонних соглашениях с государствами – членами Европейского союза о взаимном признании удостоверений судоводителей и членов экипажей.

80. SC.3 просила секретариат включить этот пункт в повестку дня пятьдесят шестой сессии SC.3/WP.3 и подготовить рабочий документ на основе Европейского стандарта для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС).

## **XII. Управление движением речных судов для однодневных экскурсий и туристских судов в европейских городах (пункт 11 повестки дня)**

81. В соответствии с решением, принятым на шестьдесят второй сессии (ECE/TRANS/SC.3/207, пункт 95), в первой половине дня 8 ноября 2019 года SC.3 провела групповое обсуждение существующих систем управления движением речных

судов для однодневных экскурсий и туристских судов в европейских городах. Основное внимание было уделено следующим аспектам: а) организация системы управления движением речных судов для однодневных экскурсий и туристских судов, б) правовая основа, с) ответственные органы, d) регулирование движения, е) радиосвязь и предоставление информации, а также другим соответствующим вопросам. Основными докладчиками выступили г-да П. Джордан и К. Бек, («КЖН СА») (Швейцария)), г-н С. Нуччо (Главное управление и береговая охрана венецианского порта (Италия)) и г-н Е. Бродский (Российская Федерация).

82. Г-н П. Джордан представил обзор структуры и деятельности компании «КЖН СА», которая осуществляет перевозки по Женевскому озеру на границе Франции и Швейцарии. Она обеспечивает услуги общественного транспорта и туристические поездки и имеет флот исторических судов в стиле «бель эпок» и судостроительную верфь для строительства и обслуживания судов. Он рассказал о правовой базе, составе флота и нынешних задачах компании. Выступление г-на К. Бека было посвящено правилам организации движения, которые определяются: а) на территории Швейцарии – национальным законодательством о внутреннем судоходстве, правилами пользования общественным транспортом, установленными Федеральным управлением транспорта (ФУТ), которые включают в себя правила в отношении конструкции, труда и профессиональной подготовки, а также требования властей кантонов; б) на территории Франции – законодательством Франции и с) правилами судоходства по Женевскому озеру, которые определяются двусторонним соглашением. Движение регулируется операторами «КЖН СА». Для радиосвязи не предусмотрено специальных каналов, кроме канала 16, который является единственным разрешенным международным каналом, используемым на озере, и канала для спасательных служб. «КЖН СА» отвечает за сохранность собственной береговой инфраструктуры, а также инфраструктуры кантонов и городов. ФУТ является инспекционным органом. Компания самостоятельно оценивает условия безопасности судоходства и при необходимости накладывает ограничения, связанные с погодой, уровнем воды и течениями в озере.

83. В своем выступлении г-н С. Нуччо рассказал о работе компетентных органов в Венецианской лагуне: морских и портовых властей Венеции, межрегионального управления общественных работ в составе администрации транспорта и инфраструктуры, муниципалитета Венеции и других муниципалитетов. Службы управления движением включают в себя СДС<sup>6</sup>, лоцманскую проводку с берега и разрабатываемую систему каналов для внутренних водных путей. Правила судоходства охватывают Навигационный кодекс, а также правила и распоряжения Главного портового управления, Свод правил плавания прогулочных судов, положение о координации местного судоходства и распоряжения межрегионального управления; специальные правила для судов, которые совершают однодневные рейсы, не применяются. Сигнализация судоходной обстановки в каналах соответствует ЕПСВВП и МАМС<sup>7</sup> в зависимости от характера водных путей. Выступающий далее рассказал о правовой базе для судоходства в портовых каналах и для пассажирского транспорта, видах морских и речных пассажирских судов, совершающих однодневные рейсы, электронной системе комплексного управления движением и текущей работе над системой мониторинга движения.

84. Г-н Е. Бродский рассказал о движении пассажирских судов, совершающих однодневные рейсы, и прогулочных судов по каналам Санкт-Петербурга (Российская Федерация), которые характеризуются высокой плотностью движения в туристические сезоны, особенно в центре города. Это сказывается на безопасности пассажиров и судоходства. Еще одним фактором риска, которым часто пренебрегают операторы небольших пассажирских судов, являются разводные мосты, которые открываются в ночное время для пропуска больших судов. Эффективная система управления движением судов этого типа могла бы улучшить существующее положение вещей, и администрация водных путей собирает соответствующую

<sup>6</sup> Служба движения судов.

<sup>7</sup> Международная ассоциация морских средств навигационного оборудования и маячных служб.

информацию по другим европейским городам. Выступающий остановился на выводах администрации и нерешенных вопросах и поблагодарил других докладчиков за представленную информацию об управлении движением.

85. Затем последовали вопросы и дискуссия по различным аспектам, связанным с системами управления движением, навигационными знаками и сигналами, ответственными органами, правилами движения для судов данного типа, радиосвязью, АИС и связью с судоводителями. В работе сессии приняли участие Бельгия, Германия, Российская Федерация, ДК, «КЖН СА», Главное управление и береговая охрана венецианского порта и секретариат.

86. Председатель поблагодарил докладчиков за прекрасные выступления и ценный вклад в работу сессии.

87. Рабочая группа сочла, что этот вопрос имеет отношение к ее деятельности, и решила объединить его с техническими предписаниями для небольших пассажирских судов длиной до 24 метров в качестве отдельного пункта повестки дня.

### **XIII. Прогулочное плавание (пункт 12 повестки дня)**

#### **A. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) и Руководящие принципы для резолюции № 40**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 и Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/2019/18, неофициальный документ № 9 SC.3 (2019 год)

88. Рабочая группа приняла поправку к приложению IV к четвертому пересмотренному варианту резолюции № 40 в качестве поправки 2 (ECE/TRANS/SC.3/2019/18) и поручила секретариату подготовить сводный вариант уже принятых поправок к резолюции № 40.

89. Рабочая группа отметила, что в секретариат были переданы дополнительные образцы международного удостоверения на право управления прогулочным судном, в частности Ирландии, Литвы и Южной Африки, с которыми можно ознакомиться в базе данных ЕЭК ООН. SC.3 поблагодарила Хорватию, которая передала образец МУС в секретариат до настоящей сессии (неофициальный документ № 9 SC.3 (2019 год)).

90. SC.3 призвала государства-члены, которые все еще применяют резолюцию № 14, применять только резолюцию № 40.

#### **B. Национальные правовые акты, регулирующие плавание прогулочных судов**

91. SC.3 отметила, что до настоящего времени секретариат не получал обновленной информации.

### **XIV. Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 13 повестки дня)**

#### **A. Статус международных конвенций и соглашений по вопросам внутреннего судоходства**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/2019/19

92. Рабочая группа приняла к сведению представленную в документе ECE/TRANS/SC.3/2018/11 информацию о нынешнем статусе правовых документов по

вопросам внутреннего судоходства, а также об изменении числа договаривающихся сторон в период после Бухарестской общеевропейской конференции 2006 года по внутреннему водному транспорту. Она просила правительства сообщать в секретариат о любых уточнениях или изменениях к этому документу.

93. Рабочая группа призвала правительства присоединиться к конвенциям Организации Объединенных Наций, имеющим отношение к внутреннему судоходству, если они еще не сделали этого.

## **В. Применение резолюций ЕЭК ООН, касающихся внутреннего судоходства**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/2019/20

94. Рабочая группа рассмотрела информацию о статусе резолюций ЕЭК и их применении на основе документа ECE/TRANS/SC.3/2019/20 и предложила правительствам принять эти резолюции, если они еще не сделали этого.

## **XV. Статистика внутренних водных путей категории Е (пункт 14 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/2018/14

95. Рабочая группа приняла к сведению сообщение секретаря Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) г-на А. Блэкберна о проводившихся на семидесятой сессии обсуждениях по обследованию движения по внутренним водным путям категории Е и мониторингу применения показателей, характеризующих распределение перевозок между различными видами транспорта, и дополнительных показателей для мониторинга состояния перевозок по внутренним водным путям.

96. SC.3 просила секретариат продолжить работу над обследованием внутренних водных путей категории Е и согласилась с предложением относительно визуализации движения по внутренним водным путям на основе существующих данных Евростата и базы данных «Синей книги». Учитывая, что данные по некоторым странам – членам ЕЭК отсутствуют в базе данных Евростата, SC.3 просила эти страны изучить вопрос о том, какие данные могут быть актуальными.

## **XVI. Термины и определения, связанные с внутренним водным транспортом (пункт 15 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.3/2018/15-ECE/TRANS/WP.5/2018/5,  
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/24

97. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о ходе подготовки глоссария терминов по внутреннему водному транспорту. SC.3 просила секретариат включить в группу по переписке для составления глоссария, помимо государств-членов, речные комиссии и другие соответствующие международные организации.

98. SC.3 просила секретариат подготовить проект для рассмотрения на пятьдесят седьмой сессии SC.3/WP.3 и завершить работу в 2020–2021 годах с целью принятия глоссария в 2021 году. Бельгия и Российская Федерация отметили масштабный характер этой работы, заинтересованность Рабочей группы в этом документе и дополнительные источники информации. SC.3 просила секретариат включить глоссарий на трех языках как в бумажной, так и в электронной форме в план публикаций на 2021 год.

## **XVII. Программа работы (пункт 16 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.3/2019/21

### **A. Программа работы и двухгодичная оценка на 2020–2021 годы**

99. SC.3 решила сохранить двухгодичную программу работы и четырехлетний план на будущее, как это было предложено секретариатом в документе ECE/TRANS/SC.3/2019/21. Рабочая группа рассмотрела и приняла свою программу работы на 2020–2021 годы и соответствующие параметры, позволяющие проводить ее двухгодичную оценку. Секретариату было предложено представить КВТ принятую программу работы.

### **B. Осуществление Стратегии Комитета по внутреннему транспорту**

100. Рабочая группа рассмотрела предложения по согласованию своей деятельности с вновь принятой стратегией КВТ и решила включить их в свою программу работы на 2020–2021 годы, как это предлагается в документе ECE/TRANS/SC.3/2019/21.

## **XVIII. Предварительный перечень совещаний на 2020 год (пункт 17 повестки дня)**

101. Рабочая группа, возможно, пожелает одобрить следующий предварительный перечень совещаний на 2020 год:

- 12–14 февраля 2020 года Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пятьдесят шестая сессия);
- 24–26 июня 2020 года Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пятьдесят седьмая сессия);
- 7–9 октября 2020 года Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (шестьдесят четвертая сессия).

## **XIX. Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)**

### **A. Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры: стоимость строительства водных путей и портов**

102. SC.3 приняла к сведению сообщение секретаря Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4) г-на Р. Янссенса о прогрессе, достигнутом Группой экспертов в сборе и анализе данных для сопоставительного анализа расходов на строительство инфраструктуры внутреннего транспорта.

103. SC.3 решила: а) представить к 20 декабря 2019 года отзывы по проектам вопросников по внутренним водным путям и портам, подготовленным Группой экспертов, для их передачи на рассмотрение и окончательное принятие десятым совещанием GE.4 30 и 31 января 2020 года; б) представить на десятом совещании GE.4 информацию о моделях, методиках, инструментах и передовой практике, используемых для оценки, расчета и анализа расходов на строительство внутренних водных путей и портов.

**В. Итоги конференции «Умные реки» (Лион, Франция, 30 сентября – 3 октября 2019 года)**

104. Председатель проинформировал SC.3 об итогах конференции «Умные реки» (Лион, Франция, 30 сентября – 3 октября 2019 года). В конференции приняли участие более 300 экспертов в области внутреннего судоходства со всего мира. В ходе выступлений и специальных сессий руководители администраций водных путей и речных портов, транспортные операторы и конструкторские фирмы обменялись практическими наработками и опытом по различным актуальным темам, включая инновационную инфраструктуру, «умный» внутренний водный транспорт и интеллектуальные технологии, электронную навигацию и кибербезопасность, изменение климата, экологические и энергетические преобразования и мультимодальность. Специальные сессии были посвящены рекам Африканского континента, будущему крупных рек и поддержке молодых специалистов. Следующая конференция по «умным рекам» состоится в октябре 2021 года в Китае.

**С. Тема для обсуждения на шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы**

105. SC.3 решила, что темой ее следующей сессии будет кибербезопасность на внутреннем водном транспорте.

**XX. Утверждение доклада (пункт 19 повестки дня)**

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

---