



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Пятьдесят пятая сессия**

Женева, 12–14 октября 2011 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Последующие меры в контексте Белой книги ЕЭК ООН по эффективному
и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе****Будущее сотрудничество по Европейской базе данных
о судах/корпусах судов****Записка секретариата****I. Мандат**

1. На её пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приняла к сведению работу над экспериментальной европейской базой данных о корпусах судов и высказала мнение о том, что доступ к будущей базе данных следует открыть для всех заинтересованных стран – членов ЕЭК ООН, независимо от того, являются ли они государствами – членами Европейского Союза. Ряд стран членов и Речных комиссий поддержали мнение о том, что обслуживать будущую общеевропейскую базу данных о корпусах судов могла бы ЕЭК ООН и секретариату провести активные консультации по вопросу о роли ЕЭК ООН в области обеспечения функционирования будущей общеевропейской базы данных о корпусах судов со всеми соответствующими заинтересованными сторонами и, в частности, с делегацией ЕС (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 28).

2. Возможная роль ЕЭК ООН в обеспечения функционирования будущей базы данных обсуждалась на тридцать восьмой и тридцать девятой сессиях Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3). По решению тридцать восьмой сессии решению SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, пункты 21–23) секретариат подготовил справочную записку о создании и функционировании возможной общеевропейской базы данных по корпусам судов. SC.3/WP.3 рассмотрела записку на её тридцать девятой сессии и поручила секретариату передать её Рабочей группе SC.3 вместе с дополнительными замечаниями от делегаций, если таковые поступят (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, пункты 19–21).

3. Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить её дискуссии по роли ЕЭК ООН в данной области, должным образом учитывая данную справочную информацию (Глава II) и дополнительные замечания от делегаций (Глава III).

II. Создание и эксплуатация возможной общеевропейской базы данных о корпусах судов (ОЕБДКС)

A. Введение

4. На пятьдесят четвертой сессии SC.3 (13–15 октября 2010 года) в контексте проекта ПЛАТИНА были представлены результаты работы над экспериментальной европейской базой данных о корпусах судов. Цель такой базы данных заключается в облегчении обмена информацией о наборе данных о корпусах судов внутреннего плавания (единый идентификационный номер, название, длина, ширина судна, однокорпусное или двухкорпусное и т.п.) на основе международных требований о технических предписаниях и электронной отчетности. Осуществление экспериментального проекта началось в контексте ПЛАТИНА в 2010 году с целью предоставления пилотных услуг «ранним» пользователям и постепенного налаживания взаимосвязи с дополнительными органами власти, занимающимися освидетельствованием судов, и с речными информационными службами (РИС). Техническая сторона проекта проработана надлежащим образом, однако решение о будущем операторе такой базы данных по истечении срока реализации ПЛАТИНА пока не принято.

5. SC.3 выразила мнение о том, что любая будущая европейская база данных должна быть открытой для всех заинтересованных государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) независимо от того, являются ли они членами ЕС. SC.3 также отметила, что ЕЭК ООН уже располагает такими сопоставимыми по сложности и защищенности системами технической информации, как интерактивная международная база данных МДП (МБДМДП), содержащая более 60 000 регистрационных записей и охватывающая 57 стран. Представители Австрии, Болгарии, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Чешской Республики, а также Дунайской комиссии и Комиссии по реке Сава поддержали мнение о том, что именно ЕЭК ООН может вести будущую общеевропейскую базу данных о корпусах судов (ОЕБДКС). SC.3 поручила секретариату провести активные консультации по вопросу о ее роли в эксплуатации будущей базы данных со всеми соответствующими заинтересованными сторонами, в частности с Европейской комиссией (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 29).

6. На своей тридцать восьмой сессии SC.3/WP.3 была проинформирована о результатах этих консультаций. Было отмечено, что, по-видимому, существует консенсус в отношении пользы, которую может принести выведение такой базы данных на общеевропейский уровень. В то же время до принятия решения об эксплуатации будущей ОЕБДКС надлежит рассмотреть три нижеследующие группы вопросов.

7. Во-первых, необходимо разъяснить эксплуатационные требования в смысле кадров, информационной технологии (ИТ) и процедур обмена данными. Во-вторых, необходимо рассмотреть вопрос об административных и правовых механизмах на основе установленных на международном уровне процедур, которые позволят заложить основу для защищенного обмена

данными между компетентными органами, в том числе для защиты данных. И наконец, необходимо проанализировать финансовые последствия создания и эксплуатации такой ОЕБДКС в течение продолжительного времени под эгидой ЕЭК ООН и установить надлежащие процедуры финансирования (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, пункты 21–23).

8. В недавно принятой Белой книге ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (ECE/TRANS/SC.3/189) содержится призыв к упорядочению процедур и взаимодополняющих элементов в работе ЕЭК ООН, Европейской комиссии (ЕК) и речных комиссий с целью оптимизации использования ограниченных ресурсов и обеспечения синергического эффекта. В контексте этих целей ЕЭК ООН рекомендуется в будущем сосредоточить свое внимание на деятельности, связанной с общеевропейскими правилами судоходства (с Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям), и на технической работе, связанной с эксплуатацией ОЕБДКС под эгидой ЕЭК ООН.

9. В настоящем документе приводится дальнейшая информация по эксплуатационным, правовым, административным и финансовым требованиям, которые необходимо рассмотреть для создания ОЕБДКС.

В. Технические и эксплуатационные требования

10. С учетом опыта, накопленного в контексте ПЛАТИНА, задачи будущего оператора ОЕБДКС включают следующие элементы:

a) разработку и поддержание информационной архитектуры, объемов данных, числа операций и файлов данных, включая последовательность установления связи между пользователями, меры по стимулированию использования электронных ссылок на национальные базы данных и ОЕБДКС, определение возможных дополнительных функций и т.д.;

b) выявление и налаживание (если это применимо) синергических связей с другими международными системами обмена данными, эксплуатируемыми ЕЭК ООН;

c) разработку (типовых) административных соглашений, позволяющих странам присоединяться к ОЕБДКС на основе стандартных и взаимосогласованных процедур;

d) учреждение структуры надзора и управления, включая руководящий комитет и/или совет управляющих, состоящий из представителей участвующих правительств и организаций;

e) налаживание структуры связи между пользователями ОЕБДКС и поставщиком (поставщиками) системы ИТ;

f) определение роли и задач возможного поставщика (возможных поставщиков) системы ИТ и при необходимости управление системой договоров для субподрядчиков;

g) определение, установление очередности, конкретизацию, реализацию и отработку запросов по конкретным функциям ОЕБДКС и/или ее взаимодействие с национальными органами власти;

h) разработку, введение в действие и апробирование аварийного плана для ОЕБДКС на случай отказа аппаратной части или программного обеспечения, проблем с обеспечением безопасности и т.п.;

i) рассмотрение данных с целью определения дополнительных механизмов повышения качества данных, дублирования и отработки процедур восстановления данных;

j) определение параметров работы и соответствующих уровней обслуживания и осуществление наблюдения за ними.

11. В связи с экспериментальными операциями в контексте Европейской базы данных о корпусах судов, которые осуществлялись в соответствии с финансировавшимся по линии ЕС проектом ПЛАТИНА с марта 2010 года, были разработаны и применены технические спецификации, которые могут использоваться лишь с небольшими изменениями (например, с добавлением дополнительных языков) в целях ОЕБДКС, эксплуатируемой ЕЭК ООН. Аналогичным образом, в контексте ПЛАТИНА были разработаны технические процедуры обмена данными между государственными органами в различных странах, которые можно было бы использовать в качестве основы для разработки аналогичных протоколов связи в ОЕБДКС.

12. Кроме того, в рамках проекта ПЛАТИНА был накоплен обширный опыт и были получены специальные знания в сфере работы с поставщиками систем ИТ, что можно использовать и далее развивать с целью децентрализации или аутсорсинга вспомогательных функций ИТ. Это позволило бы решить проблему частого обновления и модернизации информационной технологии и дало бы возможность оператору ОЕБДКС сосредоточиться на надзорных и основных функциях.

С. Правовые и административные механизмы

13. Один из важных вопросов, которые предстоит подробно проанализировать и решить при создании ОЕБДКС, – это защищенный обмен данными между государственными органами участвующих стран в соответствии с национальными законами и правилами, касающимися защиты данных. Подобный обмен данными осуществляется на основе таких различных международных механизмов Организации Объединенных Наций, как Международная морская организация (ИМО) и ЕЭК ООН. Эти механизмы определяют мандат и условия, допускающие подобный обмен данными между правительствами стран – членом Организации Объединенных Наций.

14. Для целей экспериментальной европейской базы данных о корпусах судов, разработанной в рамках проекта ПЛАТИНА, осуществляется обмен минимальным набором данных о корпусах судов между органами по освидетельствованию судов, а также с органами РИС согласно Правилам освидетельствования судов на Рейне ЦКСР, директиве 2006/87/ЕС ЕС, в которой излагаются технические требования к судам, осуществляющим судоходство по внутренним водным путям, и с регламентом 164/2010 ЕК по техническим требованиям к электронным сообщениям во внутреннем судоходстве. Органы освидетельствования судов требуют, чтобы в таких данных была исключена, например, вероятность присвоения двух европейских судовых идентификационных номеров одному и тому же судну. Органам РИС эти данные необходимы для выполнения нескольких задач, например для ведения учета на шлюзах и подготовки статистики по шлюзам.

15. Помимо этих правовых положений, весной 2010 года был произведен обмен письмами между негосударственным поставщиком услуг («виа донау») и участвовавшими в этой работе органами власти девяти стран. В рамках экспериментального проекта ПЛАТИНА было подготовлено особое соглашение о предоставлении услуг, позволяющее национальным органам участвующих стран обмениваться данными для обеспечения полномасштабного применения ОЕБДКС. Предполагается, что это соглашение будет подписано в апреле 2011 года.

16. Аналогичным образом, эксплуатация ОЕБДКС под эгидой ЕЭК ООН потребует подготовки надежной документации и соглашения о конкретных условиях и требованиях в сфере обмена данными между государственными органами стран – членом ЕЭК ООН и секретариатом ЕЭК ООН. Это соглашение должно охватывать такие вопросы, как защита данных, безопасность данных, контроль за данными и ответственность в случае нарушений.

17. В качестве основы для такой документации можно было бы использовать положения по обмену данными об идентификации судов, содержащиеся в разделе 2–7 резолюции № 61 ЕЭК ООН «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1).

18. Аналогичным образом, можно было бы сделать ссылку на положения о регистрации судов внутреннего плавания, закрепленные в Конвенции 1965 года о регистрации судов внутреннего плавания (вступившей в силу 24 июня 1982 года). Договаривающимися сторонами этой Конвенции ЕЭК ООН являются девять государств, а именно: Австрия, Беларусь, Люксембург, Нидерланды, Сербия, Франция, Хорватия, Черногория и Швейцария. В соответствии со статьей 11 этой Конвенции регистрационные бюро Сторон уполномочены вести между собой непосредственную переписку в целях передачи информации о регистрации судов внутреннего плавания. В этой Конвенции пока не нашла отражения новая практика в сфере регистрации судов внутреннего плавания, например единый европейский идентификационный номер судна, поэтому она, возможно, в этом отношении нуждается в обновлении. Следует отметить, что в этой Конвенции идет речь о доказательстве права собственности на судно, тогда как единый европейский идентификационный номер судна и ЕБДКС основаны на освидетельствовании судов и РИС. Такие различные задачи могут относиться к ведению различных государственных органов.

19. С учетом вышеизложенного представляется, что возможны следующие варианты защищенного обмена данными между государственными органами стран-участниц:

Вариант 1: подготовка поправок к резолюции № 61 ЕЭК ООН либо проведение переговоров по отдельной резолюции ЕЭК ООН на эту тему, которая будет принята Рабочей группой ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту и утверждена Комитетом ЕЭК ООН по внутреннему транспорту.

Вариант 2: пересмотр и обновление Конвенции ЕЭК ООН о регистрации судов внутреннего плавания посредством включения в нее положений о единых идентификационных номерах судов и о международном обмене данными об этих номерах.

Вариант 3: подготовка конкретного правового документа (договора) ЕЭК ООН об обмене данными о единых идентификационных номерах судов внутреннего плавания.

20. На момент составления настоящего документа представлялось, что наиболее перспективным является вариант 1, поскольку его можно обсудить в течение непродолжительного периода времени в рамках одного из действующих органов ЕЭК ООН с необходимым опытом и соответствующим охватом стран. Можно надеяться, что резолюция ЕЭК ООН, которая должна быть принята странами, участвующими в эксплуатации ОЕБДКС, в индивидуальном порядке, может стать основой для требуемого обмена данными между государственными органами стран – членов ЕЭК ООН.

D. Финансовые механизмы

21. На затраты, связанные с созданием и эксплуатацией ОЕБДКС, влияют следующие основные факторы:

- a) число стран и пользователей, а также число ссылок на национальные базы данных;
- b) число и масштабы национальных запросов с целью обмена данными;
- c) качество данных, представляемых национальными органами;
- d) уровень предоставляемых информационных услуг (время реагирования и продолжительности ремонта, время работы служб по оказанию помощи клиентам и т.д.);
- e) проведение переговоров для заключения странами правовых соглашений;
- f) услуги, требующиеся структуре управления ОЕБДКС.

22. Затраты на создание и эксплуатацию ОЕБДКС будут существенно отличаться от сметы, подготовленной в рамках ПЛАТИНА, если синергический эффект на техническом, эксплуатационном и юридическом уровне можно будет увязать с системами аналогичной сложности и с правовой основой.

23. С 1999 года на ЕЭК ООН возложена ответственность за управление системой базы данных МДП (МБД), охватывающей ежегодно 2,8 млн. таможенных транзитных операций МДП в 57 странах. Эта онлайн-система включает более 50 000 защищенных регистрационных записей, доступных только национальным таможенным органам и позволяющих им обмениваться информацией о нарушениях таможенных процедур, а также контролировать доступ операторов к таможенному режиму МДП. Хотя на практике совместное использование информационно-технических возможностей МБД МДП исключено по соображениям безопасности, юридический, административный и технический опыт и ноу-хау секретариата ЕЭК ООН в области ИТ, а также служебные помещения и помещения для проведения конференций могут оказаться полезными при создании и эксплуатации ОЕБДКС под надзором стран-участниц и организаций-участниц.

24. Составление полностью обоснованной сметы расходов на эксплуатацию ОЕБДКС в ЕЭК ООН потребует проведения более подробных исследований, однако уже сейчас представляется, что для финансирования необходимых услуг

по ИТ и оплаты труда 1,5–2 экспертов потребуется порядка 350 000–400 000 евро из внебюджетных фондов. В течение первого и, возможно, второго года начальные затраты могут составить порядка 50 000–100 000 евро. ЕЭК ООН должна будет выделить как руководящих сотрудников, так и юристов, а также помещения, необходимые для работы двух экспертов (персонал и надлежащее конференционное обслуживание).

25. Финансовые правила и положения ЕЭК ООН требуют перевода суммы годовых расходов авансом, т.е. средства должны быть предоставлены до начала соответствующего операционного года. Первоначально требуемые средства для создания и эксплуатации ОЕБДКС могли бы предоставляться на основе конкретных договоренностей о финансировании с Европейской комиссией в связи с возможной последующей деятельностью в контексте программы ЕС «НАЯДЫ». В более долгосрочной перспективе ОЕБДКС могла бы финансироваться за счет ежегодных взносов участвующих государств-членов на основе таких взаимно согласованных критериев, как, например, численность судов внутреннего плавания.

26. Вопрос о финансировании затрат, связанных с созданием и эксплуатацией ОЕБДКС, должен быть рассмотрен независимо от решения относительно участия ЕЭК ООН, которое еще предстоит принять.

III. Дополнительные замечания от делегаций

A. Болгария

27. Как отмечено в пункте 15, был произведен обмен письмами между негосударственным поставщиком услуг («виа донау») и участвовавшими в этой работе компетентными органами девяти стран, включая Болгарию. Ряд стран уже подписали соглашение, но подписание Министерством транспорта Болгарии было отложено из-за законодательных процедур по выдаче полномочий для подписания. Болгария по-прежнему придерживается мнения, что ЕЭК ООН может вести будущую общеевропейскую базу данных о судах/корпусах, но решение этого вопроса принадлежит Европейской комиссии.

B. Российская Федерация

28. Российская Федерация считает, что в справочной информации приведен достаточно подробный анализ вопросов, которые предстоит решить для сотрудничества по базе данных. К сожалению, на данном этапе невозможно определить, кто сможет выполнять функции ведения и поддержания базы данных.

29. Российская Федерация предлагает рассмотреть возможность оформления юридических и административных обоснований для создания и поддержания базы данных в виде отдельного договора по данному вопросу, наподобие «Регионального соглашения о радиотелефонной службе на внутренних водных путях» 2000 года.

C. Сербия

30. Министерство Инфраструктуры и Энергетики Сербии выражает его удовлетворение принятием соглашения о предоставлении услуг по Европейскому обмену данных по корпусам судов, которое остается открытым для присоединения

третьих стран. В этой связи, Министерство Инфраструктуры и Энергетики совместно с дирекцией внутренних водных путей, в её качестве оператора РИС в Сербии, начало работу по созданию электронного речного регистра, согласно положениям Рекомендации № 28 ЕЭК ООН, как подготовку предоставления услуг РИС на сербском секторе Дуная и реки Сава.
